



भारत का राजपत्र

The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 94]
No. 94]

नई दिल्ली, बृहस्पतिवार, मई 5, 2011/वैशाख 15, 1933
NEW DELHI, THURSDAY, MAY 5, 2011/VAISAKHA 15, 1933

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 28 अप्रैल, 2011

सं. टीएमपी/37/2007-केपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, एतद्वारा, संलग्न आदेशानुसार, कांडला पत्तन न्यास के कार्गो प्रहस्तन डिवीजन की लेवी और अन्य प्रभारों के स्थान पर ऑन-बोर्ड लेबर के लिए समेकित दर के निर्धारण के लिए कांडला पत्तन न्यास के प्रस्ताव का निपटान करता है।

रानी जाधव, अध्यक्षा

[विज्ञापन III/4/143/11-असा.]

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएमपी/37/2007-केपीटी

कांडला पत्तन न्यास

.....

आवेदक

आदेश

(मार्च, 2011 के 25वें दिन पारित)

यह मामला कांडला पत्तन न्यास से उसके कार्गो प्रहस्तन डिवीजन की लेवी और अन्य प्रभारों के स्थान पर ऑन-बोर्ड लेबर के लिए समेकित दर के निर्धारण के लिए प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1. केपीटी ने पत्र दिनांक 18 जून 2007 के अधीन अपने कार्गो प्रहस्तन डिवीजन की लेवी और अन्य प्रभारों के स्थान पर ऑन-बोर्ड लेबर के लिए समेकित दर के निर्धारण के लिए अपना प्रस्ताव प्रस्तुत किया था।

2.2. केपीटी द्वारा कही गई मुख्य बातों को नीचे सारबद्ध किया गया है:

- (i). केन्द्रीय सरकार ने अधिसूचना दिनांक 24 जनवरी 2007 द्वारा कांडला डॉक लेबर बोर्ड (केडीएलबी) को कांडला पत्तन न्यास में आमेलित कर दिया था।
- (ii). आमेलन की बजह से यह जरूरी है कि डॉक कर्मियों द्वारा ऑन-बोर्ड की गई स्टीवलोडिंग गतिविधि के लिए दरें निर्धारित की जाएं।
- (iii). इसी बीच केडीएलबी सामान्य लेवी, कल्याण लेवी, पीस दर आदि, जो वास्तविक लागत पर आधारित हैं, के रूप में विभिन्न लेवियां वसूल करते हुए राजस्व अर्जित करने के लिए प्रयुक्त किया है। 1 अप्रैल 2006 से 31 दिसम्बर 2006 तक नौ महीनों की अवधि के दौरान उपयोक्ताओं से वसूल की गई विभिन्न लेवियों के आधार पर, बिना पीस दर के ₹0 850/- प्रति कामगार प्रति पारी की दर से और पीस दर के साथ ₹0 1084/- प्रति कामगार प्रति पारी की दर से समेकित दर निर्धारित की गई है।
- (iv). जब कभी अधिसूचित दरमान में सेवा के लिए विशिष्ट प्रशुल्क उपलब्ध न हो तो, प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंडों 2.17.1 से 2.17.3 के अनुसार, पत्तन तदर्थ दर वसूल कर सकता है यदि पत्तन और संबद्ध उपयोक्ताओं द्वारा परस्पर सहमति हो और साथ के साथ इस प्राधिकरण के विचार के लिए उपयुक्त प्रस्ताव प्रस्तुत करेगा। उपर्युक्त दिशानिर्देशों के आलोक में, मार्च 2007 में पत्तन उपयोक्ताओं के साथ एक बैठक आयोजित की गई थी जहां उन्होंने दरों की गणना में केपीटी द्वारा अंगीकृत कार्यपद्धति पर सहमति प्रकट की थी।
- (v). केपीटी के बोर्ड ने बिना पीस दर के ₹0 850/- प्रति कामगार प्रति पारी और पीस दर के साथ ₹0 1084/- प्रति कामगार की अस्थायी लेवी के लिए मंजूरी प्रदान की है।

3. केपीटी ने पत्र दिनांक 23 जुलाई 2007 द्वारा सूचित किया था कि पत्तन द्वारा की गई तदर्थ व्यवस्था को ध्यान में रखा गया है और दर इस प्राधिकरण के अंतिम अनुमोदन के अधीन है।

4. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, केपीटी का प्रस्ताव संबद्ध उपयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए अग्रेषित किया गया था। उनकी टिप्पणियां, जैसे और जब प्राप्त हुई, केपीटी को अभियुक्तियों के लिए अग्रेषित की गई थीं। केपीटी ने उपयोक्ता संगठनों की टिप्पणियों पर प्रतिसाद दिया था।

5. 14 नवम्बर 2007 को केपीटी ने बिना पीस दर के ₹0 1195 और पीस दर के साथ ₹0 1440 की दर से प्रति कामगार प्रति पारी लागत दर्शने वाला विवरण प्रस्तुत किया था। विवरण तैयार करते समय पत्तन द्वारा निम्नलिखित बिन्दुओं पर विचार किया गया था:

- (i) वर्ष 2006-07 के लिए वास्तविक लागत।
- (ii) 1 जनवरी 2007 से अवलंबित मजदूरी संशोधन के लिए वेतनों और मजदूरियों में 15 प्रतिशत की वृद्धि।
- (iii) वेतनवृद्धि, डी.ए. में वृद्धि आदि के लिए वेतन और मजदूरियों में 10 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि।

केपीटी ने बिना पीस दर के ₹0 1195 और पीस दर के साथ ₹0 1440 की दरों पर 10 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि का सुझाव भी दिया था।

6. प्रस्ताव की प्राथमिक संवेद्धा के आधार पर, केपीटी से हमारे पत्र दिनांक 22 नवम्बर 2007 द्वारा विभिन्न बिन्दुओं पर निम्नलिखित सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था। हमारे पत्र में मांगी गई सूचना और पत्र दिनांक 6 जून 2008 के अधीन केपीटी से प्राप्त जवाब नीचे दिए गए हैं:

क्र.सं.	टीएमपी द्वारा उठाए गए प्रश्न	केपीटी द्वारा प्रेषित जवाब
1	<p>यह पहले ही स्वीकार किया जा चुका है कि प्रति टन आधार पर लेबर की आपूर्ति के लिए प्रभारों की वसूली से लेखांकन आसान होगा और लागत की वसूली में बेहतर पारदर्शिता आएगी। इस पद्धति के अंगीकरण से उनके कार्गों के आवागमन की समग्र लागत के मूल्यांकन के लिए आयातकों/निर्यातकों को आसानी होगी। इससे दूसरे घटक द्वारा एक घटक की प्रहस्तन लागत के प्रति सहायिकीकरण से भी बचाव होगा। इसलिए, केपीटी को यह सलाह दी जाती है कि बेहतर उत्पादकता अर्जित करने और परिचालन की समग्र लागत को कम करने के लिए नौमरिकों को कार्गो—वार प्रोत्साहन प्रस्तावित करने की संभावनाओं का पता लगाया जाए। उत्पादकता स्तरों से संबंधित कार्गो—वार प्रति टन दर को स्पष्ट रूप से समझने के लिए, केपीटी से अनुरोध है कि प्रति टन घटक—वार दरों में मुरुगांव डॉक लेबर बोर्ड की लेवी की वसूली पर इस प्राधिकरण द्वारा जारी किए गए आदेश से टीएमपी/36/2001—एमओपीटी दिनांक 13 जुलाई 2001 और उसके अनुलग्नक का अवलोकन करें।</p>	<p>घटक—वार दर प्रति टन परिगणित और प्रस्तुत की गई है।</p>
2	<p>कृपया बताएं कि क्या (i) विभिन्न घटकों और परिचालनों के लिए मैनिंग मान और (ii) प्रति कामगार प्रति पारी की वसूली की मौजूदा प्रणाली के स्थान पर समेकित प्रति टन दर की शुरुआत के बारे में केडीएलबी के केपीटी में आमेलन की योजना के बारे में कोई शर्त बताई गई है।</p>	<p>मैनिंग मानों के संबंध में केपीटी के साथ हुए केडीएलबी के आमेलन के लिए योजना में विशिष्ट शर्त के बारे में बताया गया है। केडीएलबी पंजीकृत पूल वर्करों और केपीटी के तट वर्करों की मौजूदा प्रणाली वर्तमान की तरह जारी रहेगी। तथापि, समीकित तैनाती प्रक्रिया वर्तमान योजना और राष्ट्रीय अधिकरण के निर्णय के प्रावधानों के अनुसार होगी। निपटान की शर्तों के अनुसार, लेवी की मौजूदा दरों के स्थान पर लचीलापन तथा वित्तीय समायोजन सुनिश्चित करने के लिए, नमक और अन्य घटकों के लिए नई समेकित दर प्रति टन निर्धारित की जाएगी और सक्षम प्राधिकारी द्वारा अधिसूचित की जाएगी।</p>
3	<p>कृपया इस बात का निर्धारण करें और इस प्राधिकरण को सूचित करें कि क्या कांडला में लादे गए/उतारे गए कार्गों के टनभार के आधार पर अथवा वर्कर प्रति पारी के आधार पर ऑन—बोर्ड कार्य के लिए उनके द्वारा विनियुक्त नौमरिकों को शिपिंग लाइनों द्वारा अदायगी की जाती है।</p>	<p>केपीटी के पास आंकड़े उपलब्ध नहीं हैं।</p>
4.	<p>केडीएलबी के आमेलन से पहले मौजूद दरों और राजस्व विवेका के साथ प्रस्तावित की जा रही दरों को दर्शाते हुए विश्लेषण प्रस्तुत करें।</p>	<p>आमेलन से पहले मौजूद दरें और प्रस्तावित की जा रही दरें प्रस्तुत की गई हैं। विश्लेषण दर्शाता है कि प्रस्तावित अस्थायी दरें आमेलन—पूर्व दरों की अपेक्षा बहुत कम हैं और इसलिए संशोधन की मांग की गई है।</p>
5	<p>वर्तमान में प्रति हुक/प्रति गैंग विनियुक्त ऑन बोर्ड कामगारों का गठन दर्शाएं।</p>	<p>वर्तमान में विनियुक्त प्रति हुक/प्रति गैंग ऑन बोर्ड कामगारों का गठन निम्नलिखित है:</p> <p>“एक गैंग प्रति एक हुक, नमक बल्क (निर्यात) केवल के सिवाय 12 व्यक्तियों/कामगारों के प्रत्येक गैंग के प्रकार पर ध्यान दिए बिना। आर.पी. टिंडल अथवा आर.पी. सिग्नलर के साथ प्रति हुक चार</p>

6	पिछले दो वित्तीय वर्षों के लिए कार्गो प्रहस्तन प्रभार से संबंधित वार्षिक लेखें भेजें।	कामगार नमक बल्क (निर्यात) में तैनात किए गए हैं।” पिछले दो वित्तीय वर्षों के लिए वार्षिक लेखे प्रस्तुत किए गए हैं। (हालांकि केपीटी ने ऐसा सूचित किया था, परन्तु वास्तव में वार्षिक लेखे प्राप्त नहीं हुए थे।)
7	आमेलन की तारीख को केडीएलबी की सामान्य आरक्षित निधि में जमा शेष भेजें। यह भी सूचित करें कि इस जमा शेष को कैसे उपयोग किए जाने का प्रस्ताव किया गया है।	आमेलन की तारीख को केडीएलबी की सामान्य लेवी आरक्षण निधि में जमा शेष ₹ 1,46,18,766/- है। जमा शेष कांडला पत्तन न्यास के सामान्य आरक्षणों में अंतरित किया गया है और केपीटी द्वारा अनुसरित प्रक्रिया/पद्धति के अनुसार उपयोग किया जाना है। ऐसी आरक्षित निधि महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 88 के अधीन उपयोग की जा रही है।
8	मैनिंग मानों पर राष्ट्रीय अधिकरण का निर्णय पहले ही प्रकाशित किया जा चुका है। केपीटी से अनुरोध है कि उसपर की गई कार्रवाई और उससे अर्जित उत्पादकता में सुधारों, यदि कोई हों, के बारे में बताएं।	गैंग का गठन और संख्या केवल सरकार के अनुसार मैनिंग मान अभी तक कार्यान्वित नहीं किए गए हैं।
9	चूंकि अनुमोदित की जाने वाली दर की वैधता 3 वर्ष होगी, इसलिए यह सलाह दी जाती है कि केपीटी प्रशुल्क निर्धारण के लिए संशोधित दिशानिर्देशों का अनुपालन करते हुए उन वर्षों के लिए अनुमानित कार्गो थ्रूपुट की मात्रा के आधार पर अगले 3 वर्षों के लिए कार्गो—वार दर प्रति टन प्रस्तावित करें।	औसत आउटपुट प्रति गैंग पारी विभिन्न घटकों में भिन्न-भिन्न है और इसलिए लागत को भी खंडित करने के लिए यह जरूरी है कि आयात और निर्यात के लिए अलग-अलग प्रत्येक घटक के लिए न्यूनतम टनभार बनाए रखा जाए। विशिष्ट रूप से चिह्नित नहीं किए गए घटकों को “अन्यों रूप में वर्गीकृत किया गया है। उपर्युक्त लाइनों पर विवरण प्रस्तुत किया गया है।
10	1 अप्रैल 2006 से 31 दिसम्बर 2006 अवधि के व्योरों के आधार पर, केपीटी ने अपने पत्र दिनांक 18 जून 2007 के अधीन दो विवरण प्रस्तुत किए थे, एक पीस दर के बिना प्रति कामगार प्रति पारी लागत दर्शाता हुआ और दूसरा पीस दर के लिए प्रति कामगार प्रति पारी लागत दर्शाते हुए। पूर्व विवरण जिसमें समय दर संबंधी भुगतान, सामान्य लेवी, कल्याण लेवी, प्रोत्साहन, एचआरए, पीएलआर और सुरक्षा उपकरण शामिल हैं। बाद वाले विवरण में 1 अप्रैल 2006 से 31 दिसम्बर 2006 के दौरान किया गया कुल पीस दर भुगतान और पीस दर के साथ तैनात जन-पारी शामिल हैं। एफए एंड सीएओ, केपीटी द्वारा जारी किए गए परिपत्र सं. एफए/लागत/1021/497 दिनांक 20 जून 2007 से, यह प्रकट होता है कि ₹ 850/- और 1084/- की तदर्थ दरें 23 मई 2007 से वसूल की जा रही हैं। विवरण जिसमें केपीटी का पत्र दिनांक 14 नवम्बर 2007 दिया गया है, प्रकट करता है कि कैसे लागत प्रति कामगार प्रति पारी वर्ष 2006-07 के लिए व्योरों के आधार पर निर्धारित की गई है। इस विवरण में शामिल व्यय के तत्त्व कल्याण व्यय, हाऊसिंग व्यय, एफएसएस, उपदान, पेंशन और सामान्य हैं। चूंकि जून 2007 में प्रस्तुत किए गए विवरण में सुविचारित व्यय के घटक वर्तमान में प्रेषित विवरण के संदर्भ में भिन्न हैं, इसलिए केपीटी से अनुरोध है कि उसका कारण स्पष्ट करें।	केवल जून 2007 में प्रस्तुत किए गए पूर्ववर्ती विवरण में वसूलियां नौमरिकों से वसूल की गई हैं को लिया गया है जबकि पत्र दिनांक 14 नवम्बर 2007 के अधीन प्रस्तुत किए गए विवरण में सभी व्ययों को लेखा में लिया गया है।

11	जून, 2007 में प्रस्तुत किए गए विवरण के अनुसार, 9 महीनों के लिए कुल व्यय ₹ 18.94 करोड़ है। अष्टुतातन विवरण के अनुसार 2006-07 के पूरे वर्ष के लिए कुल व्यय ₹ 30.81 करोड़ है। दिसम्बर 2006 के बाद प्रति माह व्यय में भारी ऊर्ध्वरुद्धि भिन्नता कृपया स्पष्ट करें।	जून, 2007 के प्रस्ताव में, व्यय नोमरिकों से की गई वसूलियों पर आधारित था जबकि नवम्बर 2007 में टीएमपी को प्रस्तुत किया गया प्रस्ताव लागत आधारि है। पहले वाले प्रस्ताव में पेशन और उपदान जैसे व्यय शामिल नहीं थे जिन्हें संशोधित प्रस्ताव में सुविचारित किया गया है।
12	अप्रैल 2007 से अक्टूबर 2007 अवधि से संबंधित इस तरह के ब्योरे कृपया भेजें।	मांगी गई सूचना प्रस्तुत की गई।
13	केपीटी ने वेतनवृद्धि, डी.ए. आदि की वजह से कर्मचारियों के वेतन और मजदूरियों के बारे में प्रस्तावित दरों में 10 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि परिकलित की है। इस संबंध में संदर्भ संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.5.1 में दिया गया है जिसमें यह यिनिर्दिष्ट किया गया है कि व्यय अनुमान डब्ल्यूबीआई के मौजूदा संचलन के संदर्भ में भूल्य उतार-चढ़ाव के लिए समायोजित यातायात के अनुसार होने चाहिए। वर्ष 2007-08 के लिए लागू वृद्धि की दर 5.4 प्रतिशत वार्षिक है।	प्रशुल्क दिशानिर्देशों में पतन के कुल व्यय को समायोजित करने के लिए कहा गया है जिसमें वेतन सहित लागत के विभिन्न तत्व शामिल हैं। ये तत्व अपने (एक ओर उच्चतर से अन्य में निम्नतर से प्रति-सहायक हो सकता है) से प्रति-सहायिकी प्राप्त करते हैं। तथापि, चूंकि वर्तमान प्रस्ताव लागत के तत्व और उपदान, पेशन आदि रूप में केवल वेतन और मजदूरी पर विचार करता है, जो वेतन पर आधारित हैं, 10 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि औचित्यपरक है। इस तथ्य को प्रभागित करने के लिए, यह बताया गया है कि पिछले दीन वर्षों के दौरान वेतन में वृद्धि लगभग 9 प्रतिशत है।
14	1 जनवरी 2007 से मजदूरी संशोधन संबंधी वेतनों और मजदूरी में 15 प्रतिशत की वृद्धि को समझा जा सकता है, परन्तु यह स्पष्ट नहीं है कि कल्याण, एफएसएस, उपदान, पेशन और सामान्य जैसी लागत के सभी तत्वों पर 15 प्रतिशत की वृद्धि क्यों स्वीकार की जाए।	उपदान, पेशन आदि वेतन तथा मजदूरियों पर परिकलित किए गए हैं, इसलिए 15 प्रतिशत की औसत वृद्धि पर विचार किया गया है।
15	कृपया स्पष्ट करें कि कल्याण, एफएसएस, उपदान, पेशन तथा सामान्य जैसे व्यय वास्तव में किए गए खर्च हैं और कलित्पत लागत पर आधारित नहीं हैं। यदि इन व्ययों को लागत विवरण की तैयारी के प्रयोजन के लिए “विपरित” किया जाता है तो कृपया वह आधार स्पष्ट करें जिसपर वे प्रभागित किए गए हैं।	कल्याण, एफएसएस, उपदान, पेशन और सामान्य के व्यय वास्तविक व्यय हैं और कलित्पत व्यय नहीं हैं तथा लेखापरीक्षित लेखों के अनुसार हैं।
16	कृपया बताएं कि क्या मौजूदा स्थापना में कोई अधिशेष लेबर मौजूद है और क्या अधिक लेबर की आदर्शस्थिति, यदि कोई हो, पर आरोप्य व्यय लागत विवरण में शामिल किए गए हैं।	वर्तमान में कोई अधिशेष लेबर नहीं है और मांग आपूर्ति से अधिक है।
17	पीस दर के मामले में, कृपया दर्शाएं कि डैटम आखिरी बार कब संशोधित किया गया था। पीस दर योजना को युक्तिसंगत बनाने के लिए केपीटी द्वारा किए गए उपायों, यदि कोई हों, के बारे में बताएं।	डैटम योजना के कार्यान्वयन अर्थात् 1 सितम्बर 1979 से संशोधित नहीं किया गया है। राष्ट्रीय अधिकरण के निर्णय का क्रियान्वयन सरकार से प्रतीक्षित है।
18	प्रति वर्कर प्रति पारी देय पीस दर 2006-07 के दौरान भुगतान की गई पीस दर और इसे विनियुक्त पीस दर पारियों से विभाजित करते हुए जोड़ने के बाद केपीटी द्वारा निर्धारित की गई है। चूंकि पीस दर का भुगतान निर्धारित कार्गो-वार डैटम से अंतर्संबंधित है, इसलिए पीस दर के साथ प्रति वर्कर प्रति पारी एकल दर निर्धारित करना सही नहीं	अब प्रस्तावित दरें घटक वार प्रति टन आधार पर प्रस्तावित की गई हैं जो उपर्युक्त प्रश्न का ध्यान रखता है अर्थात् पीस दर के साथ और उसके बिना न्यूनतम आउटपुट प्रति गैंग पारी के साथ आयात और निर्यात कार्गो के लिए अलग-अलग प्रस्तावित किए गए हैं।

	होगा। यदि केपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित एकल दर मौजूदा आंकड़े पर निर्धारित की जाती है तो रियायत अथवा छूट देने के लिए कार्यपद्धति होनी चाहिए जब निष्पादन डैटम से अधिक होता है।	
19	कृपया बताएं कि क्या केपीटी के साथ केडीएलबी का आमेलन और पत्तन द्वारा नौमरण गतिविधि के लिए ऑन-बोर्ड लेबर की आपूर्ति से पत्तन की अन्य गतिविधियों द्वारा कोई प्रति-सहायिकी दी जाएगी।	पत्तन की अन्य गतिविधियों द्वारा कोई प्रति-सहायिकीकरण नहीं किया जाएगा।
20	केपीटी के साथ केडीएलबी के आमेलन के बाद अर्जित उत्पादकता (प्रहस्तन की लागत में कटौती), यदि कोई हो, में सुधार के बारे में बताएं।	आमेलन के बाद देखे गए उत्पादकता में सुधार और औसत गेंग आउटपुट और प्रहस्तन की लागत के साथ पिछले तीन वर्षों के दौरान प्रहस्तित कार्गों नीचे दिया गया है:—
21	संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 4.3 के अनुसार, तटीय/कार्गो कंटेनरों के लिए रियायती प्रशुल्क के प्रशुल्क उपलब्ध करवाया जाना चाहिए।	यह तटीय कार्गो/कंटेनर के लिए बिना किसी रियायती प्रशुल्क के नौमरण कार्य के लिए लेबर आपूर्ति गतिविधि है।

7. चूंकि केपीटी का प्रस्ताव दिनांक 6 जून 2008 इसके पूर्ववर्ती प्रस्ताव दिनांक 18 जून 2007 (प्रति वर्कर प्रति पारी आधार वसूली से प्रति टन आधार वसूली तक) से काफी भिन्न है, इसलिए केपीटी का संशोधित प्रस्ताव 11 अगस्त 2008 को उपरोक्ता संगठनों के बीच टिप्पणियों के लिए परिचालित किया गया था। केवल इंडियन फार्मसे फर्टिलाइजर कॉर्पोरेटिव लिमिटेड और कांडला पोर्ट ट्रस्ट स्टीवडोर्स असोसिएशन ने प्रत्युत्तर दिया था। उनकी टिप्पणियां केपीटी को भेजी गई थीं और पत्तन ने उसपर अपनी अम्बुक्षियां दी थीं।

8. पत्र दिनांक 29 जुलाई 2008 द्वारा, केपीटी से अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था। केपीटी ने पत्र दिनांक 24 सितम्बर 2008 द्वारा अपना जवाब भेजा था। मांगी गई और प्राप्त हुई सूचना/स्पष्टीकरण के ब्योरे नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:

क्र.सं.	टीएमपी द्वारा उठाए गए प्रश्न	केपीटी द्वारा प्रेषित जवाब
1	यह निर्धारित करने और इस प्राधिकरण को सूचित करने के अनुरोध पर कि क्या कांडला में शिपिंग लाइन लादे गए/खाली किए गए कार्गो के टनभार पर निर्भर करते हुए इकाई दर आधार पर ऑन-बोर्ड कार्य के लिए उनके द्वारा विनियुक्त नौमरिकों को भुगतान किया जाता है अथवा वर्कर प्रति पारी के आधार पर भुगतान किया जाता है, केपीटी ने जवाब दिया था कि ब्योरे/आंकड़े उसके पास उपलब्ध नहीं हैं, यह स्पष्ट नहीं है कि केपीटी ने शिपिंग लाइनों से ब्योरे लेने की कोशिश की थी या नहीं। कृपया स्पष्ट करें।	शिपिंग लाइनों से यह जानकारी प्राप्त की गई है कि नौमरिक इकाई दर आधार पर ऑन बोर्ड कार्य के लिए विनियुक्त किए जाते हैं।
2	हालांकि केपीटी ने बताया है कि पिछले दो वित्तीय वर्षों के लिए कार्गो प्रहस्तन डिवीजन से संबंधित वार्षिक लेखे संलग्न किए गए हैं, परन्तु	पिछले दो वित्तीय वर्षों के वार्षिक लेखे संलग्न किए गए हैं। (हालांकि बताया गया है कि वार्षिक लेखें अभी तक प्राप्त नहीं हुए थे।)

	हमें वे दस्तावेज प्राप्त नहीं हुए थे। कृपया उन दस्तावेजों को प्रस्तुत करना सुनिश्चित करें।	
3	केपीटी ने बताया है कि राष्ट्रीय अधिकरण के निर्णय के अनुसार मैनिंग प्रतिमानक अभी तक कार्यान्वित नहीं किए गए हैं। कृपया इस मामले पर वर्तमान स्थिति संप्रेषित करें।	मैनिंग प्रतिमानकों पर राष्ट्रीय अधिकरण के निर्णय के लिए निर्देश/संप्रेषण पोत परिवहन मंत्रालय से प्राप्त नहीं हुए थे।
4	केपीटी ने बताया है कि चूंकि औसत आउटपुट प्रति गैंग पारी विभिन्न घटकों में भिन्न-भिन्न है, इसलिए आयात और निर्यात के लिए अलग-अलग प्रत्येक घटक के लिए न्यूनतम टनभार को बनाए रखने के लिए लागत का भी खंडित करना जरूरी है। प्रहसित की जाने वाले न्यूनतम टनभार को निर्धारित करने का आधार, आयात और निर्यात के लिए अलग-अलग, कृपया स्पष्ट करें। केपीटी का सामान्य दर संशोधन प्रस्ताव का निपटान करते समय, इस प्राधिकरण ने अपने आदेश दिनांक 8 अप्रैल 2002 में आयात और निर्यात के बीच दिनांक भेदभाव किए प्रत्येक कार्गो के लिए धाटशुल्क की दर निर्धारित की है। केपीटी से अनुरोध है कि वह दरों को गुणा करने और प्रहसित किए जाने वाले न्यूनतम टनभार की बजाय प्रति टन प्रति घटक एकल दर वाले की साध्यता की जांच करें।	आयात और निर्यात के लिए अलग-अलग प्रहसित किया जाने वाला न्यूनतम टनभार पूर्ववर्ती अवधि की औसत आउटपुट प्रति गैंग/पारी के आधार पर निर्धारित किया गया है। (वास्तविक आंकड़े 2006-07 पर आधारित हैं) यह साध्य नहीं है कि सभी घटकों के लिए एकल दर प्रति टन हो क्योंकि औसत आउटपुट प्रति प्रहसित उपस्कर, पीस दर भुगतान और लेबर की तैनाती घटक से घटक भिन्न-भिन्न हैं।
5	औसत आउटपुट प्रति गैंग के आधार पर, केपीटी ने पीस दर के साथ और उसके बिना प्रति टन दर प्रस्तावित करते समय प्रत्येक घटक के न्यूनतम आउटपुट के लिए दर्शाया है। पूर्व अनुभव के आधार पर, केपीटी से यह दर्शाने का अनुरोध है कि न्यूनतम आउटपुट के आधार पर उपयोक्ताओं को बिल देने के लिए कितने मौके/मामले जरूरी होंगे।	न्यूनतम आउटपुट के आधार पर उपयोक्ताओं को बिल देने के लिए कोई अवसर/मामले नहीं थे। भविष्य में, यदि ऐसा होता है, तो बिल न्यूनतम आउटपुट के आधार पर दिए जाएंगे।
6	लागत विवरण में शामिल व्यय के तत्व कल्याण व्यय, हाऊसिंग व्यय, परिवार सुक्ष्म निधि, उपदान, पेंशन और सामान्य हैं। केपीटी से यह पुष्टि करने का अनुरोध है कि ये व्यय ऑन-बोर्ड कामगारों से संबंधित सीधे वास्तविक आधार पर हैं और किसी प्रभाजन के द्वारा विपरित नहीं किए गए हैं।	यह पुष्टि की गई है कि लागत विवरण में शामिल व्यय अर्थात कल्याण व्यय, हाऊसिंग व्यय, उपदान, पेंशन और सामान्य वास्तव में ऑन-बोर्ड वर्करों से सीधे संबंधित लेखापरीक्षित व्यय हैं और किसी प्रभाजन द्वारा विपरित नहीं किए गए हैं।
7	यह दोहराया गया है कि ऑन-बोर्ड लेबर की आपूर्ति के लिए तटीय रियायत उपलब्ध करवाने हेतु यह जरूरी है। ऐसी रियायत एम्बीपीटी और विजाग सीपोर्ट लिमिटेड के दरमान में भी विस्तारित की गई है।	रियायती प्रशुल्क तटीय कार्गो के लिए दिया गया है।
8	केपीटी से ऑन-बोर्ड लेबर के लिए प्रस्तावित दर हेतु मसौदा दरमान प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था। प्रस्तावित मसौदा दरमान केपीटी द्वारा नहीं भेजा गया है। कृपया अनुपालन करें।	प्रस्तावित मसौदा दरमान भेजा गया है।

9. पत्र दिनांक 28 नवम्बर 2008 द्वारा, केपीटी से कुछ और व्यारे/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था। 6 मार्च 2009 को केपीटी ने अपना जवाब भेजा था। मांगे गए व्यारे और प्राप्त हुए जवाब नीचे दिए गए हैं—

क्र.सं.	टीएमपी द्वारा उठाए गए प्रश्न	केपीटी द्वारा प्रेषित जवाब
1	विवरण की प्रति जो केपीटी के पत्र दिनांक 24 अक्टूबर 2008 के साथ संलग्न बताई गई थी, प्राप्त नहीं हुई है। कृपया एक प्रति भिजवाने की व्यवस्था करें।	निपटान की प्रति भेजी गई है।
2	पिछले दो वित्तीय वर्षों के लिए वार्षिक लेखों की प्रतियां हमें अभी तक प्राप्त नहीं हुई हैं। कृपया इन प्रतियों की भिजवाने की व्यवस्था करें।	पिछले दो वित्तीय वर्षों के वार्षिक लेखों की प्रतियां भेजी गई हैं।
3	केपीटी से हमारे पत्र दिनांक 29 जुलाई 2008 द्वारा, आयात और निर्यात के लिए अलग-अलग, प्रहस्तित किए जाने वाले न्यूनतम टनभार को निर्धारित करने का आधार स्पष्ट करने का अनुरोध किया गया था। जवाब में, केपीटी ने बताया था कि प्रहस्तित किया जाने वाला न्यूनतम टनभार, आयात और निर्यात के लिए अलग-अलग, 2006-07 के औसत आउटपुट प्रति गैंग/पारी के आधार पर निर्धारित किया गया है। अभी भी यह स्पष्ट नहीं किया गया है कि केपीटी सूचीबद्ध 57 मदों के मामले में प्रहस्तित किया जाने वाला न्यूनतम आउटपुट पर कैसे पहुंचा था। केपीटी से अनुरोध है कि वे गणना पत्रक भेजें जो उस आधार को प्रकट करेंगे जिसपर सभी सूचीबद्ध घटकों के मामले में न्यूनतम आउटपुट निर्धारित किया गया है।	न्यूनतम आउटपुट की गणना दर्शाते हुए गणना पत्रक प्रस्तुत किया गया है।
4	अक्टूबर 2008 में केपीटी द्वारा ऑनबोर्ड लेबर के लिए प्रस्तावित समेकित दरें जून 2008 में पहले प्रस्तावित दरों से थोड़ी भिन्न हैं। उदाहरणतः, “उर्वरक” – “आयात बल्क” घटक के लिए पीस दर के बिना और साथ प्रति टन दरें अक्टूबर 2008 के प्रस्ताव के अनुसार ₹0 28.83 और ₹0 21.07 हैं जबकि पहले प्रस्तावित तदनुरूपी दरें ₹0 27.68 और ₹0 20.23 हैं। केपीटी से अनुरोध है कि वह सूचीबद्ध सभी 57 मदों के मामले में दरें थोड़ी-थोड़ी भिन्न करें।	2008 में प्रस्तावित समेकित दरें पूर्ववर्ती दरों से थोड़ी भिन्न हैं क्योंकि तटीय दरें प्रारम्भ में प्रस्तावित नहीं की गई थीं। चूंकि अब तटीय दरें प्रस्तावित की गई हैं, उसकी लागत की वसूली के लिए, दरों की पुनः गणना की गई है और इसलिए वे थोड़ी भिन्न हैं।
5	औसत आउटपुट प्रति गैंग पारी 2006-07 के दौरान आपूर्ति किए गए तदनुरूपी गैंगों के साथ (आयात और निर्यात के लिए अलग-अलग) प्रहसित यिहिनत घटकों के टनभार को विभाजित करते हुए निर्धारित की गई है। हालांकि प्रहसित किया जाने वाला न्यूनतम आउटपुट औसत आउटपुट प्रति गैंग से “पूर्णाकित” करने का प्रस्ताव किया गया है, परन्तु हैवी लिफ्ट एम/सी (आयात पैकड़) के मामले में न्यूनतम आउटपुट प्रस्तावित करते समय कुछ विपथन दिखाई देता है। कृपया उसके कारण स्पष्ट करें।	हैवी लिफ्ट एम/सी (आयात पैकड़) के मामले में न्यूनतम आउटपुट परिणामित करने में “पूर्णाकित” त्रुटि है। इसे ₹0 200.00 की बजाय ₹0 190.00 माना जाए।

10.1. इस मामले में संयुक्त सुनवाई कांडला पत्तन में 8 अप्रैल 2010 को आयोजित की गई थी। केपीटी और संबद्ध उपयोक्ताओं ने अपने निवेदन प्रस्तुत किए थे।

10.2. चूंकि प्रासंगिक उपयोक्ता असोसिएशनों ने मांग की थी कि केपीटी को प्रस्तावित प्रति टन दरों और प्रशुल्क के भाग के रूप में निर्धारित की जाने वाली उत्पादकता शर्तों के बारे में विशेष रूप से उनके साथ चर्चा करनी चाहिए, इसलिए पत्तन को लागत की तत्समय मौजूद स्तर और अगले तीन वर्षों में अनुमानित स्थिति के आधार पर अपना प्रस्ताव संशोधित करने की सलाह दी गई थी। पत्तन को अपना प्रस्ताव संशोधित करते समय पहले से अजित और अजित किए जाने की संभावना वाले उत्पादकता स्तर को ध्यान में रखते हुए लेखा में लेने की सलाह दी गई थी। इसके संशोधित प्रस्ताव के साथ, केपीटी को 24 जनवरी 2007 से (केडीएलबी के केपीटी में आमेलन की तारीख) वास्तविक लागत स्थिति के बारे में स्पष्ट रूप से बताते हुए निर्धारित प्रोफार्म में विस्तृत लागत विवरण और अगले तीन वर्षों के अनुमान भेजने की सलाह दी गई थी। पत्तन को बाद में यह सलाह भी दी गई थी कि वह अपने संशोधित प्रस्ताव पर प्रासंगिक उपयोक्ता असोसिएशनों के साथ चर्चा करे और अधिमानतः परस्पर सहमत प्रस्ताव दाखिल करे।

11.1. कई अनुस्मारकों के बाद, केपीटी ने 2009-10 तक वास्तविक आंकड़ों और 2010-11 से आगे के अनुमानों के आधार पर वर्ष 2007-08 से 2012-13 के लिए अपने कार्गो प्रहस्तन डिवीजन के लागत व्योरे प्रस्तुत किए थे। इन व्योरों के साथ केपीटी ने विभिन्न कार्गो के लिए प्रति टन दरें दर्शाने वाले गणना पत्रक और 7 जुलाई 2010 तथा 30 सितम्बर 2010 को उपयोक्ता संगठनों के साथ हुई उनकी दो बैठकों का सार भी प्रस्तुत किया गया था।

11.2. पत्र दिनांक 25 फरवरी 2011 द्वारा केपीटी से सुविचारित लागत तत्वों, कार्गो प्रहस्तन डिवीजन की पूंजी परिसंपत्तियों के ब्यारे आदि पर स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था। पत्र दिनांक 28 फरवरी 2011 द्वारा केपीटी ने अपना जवाब भेजा था। मांगे गए ब्यारे और प्राप्त हुए जवाबों को नीचे सारबद्ध किया गया है।

क्र.सं.	टीएमपी द्वारा उठाए गए प्रश्न	केपीटी से जवाब
1	यह विदेत है कि केपीटी के साथ केडीएलबी के आमेलन के बाद, केडीएलबी के लिए अलग से वार्षिक लेखे तैयार नहीं किए गए हैं। कार्गो प्रहस्तन डिवीजन के लागत व्यारों को सत्यापित करने के लिए, केपीटी से अनुरोध है कि आमेलन के समय तक कांडला पोर्ट लेबर बोर्ड से संबंधित वार्षिक लेखें और वर्ष 2007–08 से आगे के पत्तन के संशोधित बजट अनुमान/बजट अनुमान भेजें। प्रहस्तन डिवीजन की लागत पर पहुंचने के समय पत्तन ने उपदान, अशक्तता, पेंशन और प्रबंधन तथा सामान्य व्यायों पर विचार किया था। आधार जिसपर ये लागतें निर्धारित की गई हैं, दस्तावेजी साह्य के साथ स्पष्ट करें। वसूल की जाने वाले सकल राजस्व पर पहुंचने के समय, केपीटी ने नियोजित पूंजी पर 16 प्रतिशत की दर से आसोसीई पर भी विचार किया था। कृपया इस मामले में नियोजित पूंजी के ब्यारे प्रेषित करें।	2008–09 से 2011–12 के ब्रुजट अनुमान जिसमें कार्गो प्रहस्तन डिवीजन से संबंधित लेखांकन ब्यारे हैं, भेजे हैं। उपदान, अशक्तता और पेंशन की लागत के आधार के संबंध में यह बताया गया है कि यह वर्ष 2007–08 से 2009–10 की वास्तविक लागत है। कार्गो प्रहस्तन डिवीजन के कर्मचारियों/कामगारों के उपदान, अशक्तता और पेंशन के वास्तविक भुगतान के लिए पृथक रजिस्टर व्यवस्थित किए जा रहे हैं। प्रबंधन और सामान्य व्यायों को कार्गो प्रहस्तन डिवीजन की परिचालन लागत के आधार पर प्रभागित किया गया है। नियोजित पूंजी के ब्यारे भी भेजे गए हैं।
2	कार्य पत्रकों के अनुसार, लागत प्रति गैंग वर्ष 2007–08 से 2012–13 के लिए क्रमशः ₹ 14704/-, ₹ 19305/-, ₹ 19117/-, ₹ 20360/-, ₹ 21520/- और ₹ 22747/- निर्धारित की गई है। कार्य पत्रकों में, दर प्रति भी.ट. ₹ 5/- और ₹ 439/- के बीच घटकों की विभिन्न मदों के सामने दर्शाई गई है। कैसे ये विभिन्न घटकों की दरें निर्धारित की गई हैं और क्या ऐसी निर्धारित दरें राजस्व अपेक्षा को पूरा करेंगी जिसे कार्य पत्रकों में स्पष्ट नहीं किया गया है। केपीटी से अनुरोध है कि इस संबंध में पूरे ब्यारे भेजें।	लागत प्रति गैंग वर्ष के दौरान आपूर्ति कुल गैंगों द्वारा वसूल किए जाने के लिए अपेक्षित कुल राजस्व से विभाजित करते हुए निर्धारित किया गया है।
3	केपीटी के पत्र दिनांक 24 अक्टूबर 2008 द्वारा पहले सुविचारित घटक केपीटी के पत्र दिनांक 11 अक्टूबर 2010 द्वारा सुविचारित घटकों से भिन्न हैं। केपीटी से अनुरोध है कि इसकी समीक्षा करें और सही विवरण प्रस्तुत करें।	यह सत्य है कि पहले सुविचारित घटक पत्र दिनांक 11 अक्टूबर 2010 द्वारा सुविचारित घटकों से भिन्न हैं। यह बदलाव घटशुल्क के प्रयोजन के लिए कांडला पोर्ट के दरमान में यथा सुविचारित घटकों से भिन्न है। पत्र दिनांक 11 अक्टूबर 2010 द्वारा प्रस्तुत किए गए विवरण को सही माना जाए।
4	यह देखा गया है कि 50 प्रतिशत छूट थोक नमक के प्रहस्तन के लिए सुविचारित की गई है। कृपया नमक पर 50 प्रतिशत छूट देने के निर्णय के ब्यारे भेजें।	थोक नमक के प्रहस्तन के लिए 50 प्रतिशत छूट देने का निर्णय ऑन-बोर्ड लेबर की आपूर्ति के लिए प्रति टन दर के निर्धारण के संबंध में कांडला स्टीदोर्स असोसिएशन लि�। और कांडला पोर्ट डॉक स्टीवडोर्स असोसिएशन के प्रतिनिधियों के साथ 07–09–2010 और 30–09–2010 को हुई बैठक में लिया गया था। उपर्युक्त बैठक के कार्यवृत्त पत्र दिनांक 11–10–2010 द्वारा पहले ही भेजे गए हैं।
5	पत्र दिनांक 11 अक्टूबर 2010 के अधीन केपीटी द्वारा प्रेषित मसौदा दरमान में तटीय रियायत के बारे में नहीं दिया गया है। केपीटी से अनुरोध है कि दरमान का मसौदा पुनः तैयार करें।	विदेशी और तटीय दर पर विचार करते हुए संशोधित मसौदा दरमान प्रस्तुत किया गया है। विदेशी/तटीय दर 90 प्रतिशत कार्गो विदेशी और 10 प्रतिशत कार्गो तटीय कार्गो मानते हुए परिगणित की गई है।
7	केपीटी ने उपयोक्ता संगठनों के साथ 7 जुलाई 2010 और 30 सितम्बर 2010 को हुई बैठकों के	यह पुष्टि की गई है कि विवरण उपयोक्ता संगठनों के बीच परिचालित किए गए थे। 30–08–2010 को हुई बैठक के

कार्यवृत्तों की प्रतियां भेजी हैं। 30 सितम्बर 2010 को हुई बैठक के कार्यवृत्तों से यह देखा गया है कि कांडला स्टीवडोर्स असोसिएशन और कांडला पोर्ट डॉक स्टीवडोर्स असोसिएशन पत्तन के प्रस्ताव से सहमत थे परन्तु समेकित दर निर्धारित करते समय मैनिंग मान का कार्यान्वयन, समयोपरि को रोकना और आरओसीई को अलग रखना होगा। इस संबंध में, केपीटी से अनुरोध है कि वह यह पुष्टि करे कि पत्र दिनांक 11 अक्टूबर 2010 द्वारा इस प्राधिकरण को भेजे गए विवरणों को उपयोक्ता संगठनों के बीच परिचालित किया गया था।

कार्यवृत्त के पहले पैरा में यह उल्लेख किया गया है कि “नमक के लिए प्रति टन प्रमाण 50 प्रतिशत तक कम किया गया था और तदनुसार संशोधित विवरण नौमरिकों की असोसिएशन की स्वीकृति के लिए परिचालित किए गए थे ताकि उन्हें टीएमपी को भेजा जा सकें।”

12. इस मामले में विचार-दिमर्श से संबंधित कार्यवाही इस प्राधिकरण के कार्यालय में अभिलेखों में उपलब्ध हैं। प्राप्त हुई टिप्पणियों और संबंध पक्षों द्वारा की गई टिप्पणियों का सार प्रासंगिक पक्षों को अलग-से भेजा जाएगा। ये ब्योरे हमारे वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध हैं।

13. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई सूचना के आधार पर, उपयोक्ताओं से प्राप्त हुई टिप्पणियों और संयुक्त सुनवाई में हुई चर्चाओं से निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है:

- (i). केन्द्रीय सरकार ने राजपत्र अधिसूचना दिनांक 24 जनवरी 2007 द्वारा कांडला डॉक लेबर बोर्ड को कांडला पत्तन न्यास में आमेलित किया था। केपीटी ने पंजीकृत कर्मचारियों के साथ 3 मार्च 2007 को एक बैठक की थी जिहोंने एकमत से पत्तन के कार्गो प्रहस्तन प्रभाग के कामगारों द्वारा नौमरण गतिविधि के लिए ऑन-बोर्ड लेबर की तैनाती के लिए बिना पीस दर के ₹ 850/- प्रति कामगार प्रति पारी और पीस दर के साथ ₹ 1084/- प्रति कामगार प्रति पारी पर सहमति व्यक्त की थी।
- (ii). चूंकि उपर्युक्त उप-पैरा (i) में उल्लिखित ₹ 850/- और ₹ 1084/- प्रति कामगार प्रति पारी की दर से वसूली की तदर्थ व्यवस्था इस प्राधिकरण के अंतिम अनुमोदन के अधीन है, इसलिए पत्तन को अंतिम दरों के निर्धारण के लिए अपना प्रस्तुत करने के लिए पत्र दिनांक 23 जुलाई 2007 द्वारा सलाह दी गई थी। तदनुसार, केपीटी ने पीस दर के साथ और बिना पीस दर के ₹ 1440/- और ₹ 1195/- की दर से लागत प्रति कामगार प्रति पारी दर्शाते हुए विवरण 14 नवम्बर 2007 को प्रस्तुत किया था। इन दरों पर पहुंचने के समय, पत्तन के अनुसार, इसने वर्ष 2006-07 के दौरान प्रोद्भूत वास्तविक लागत और उसमें संभावित मजदूरी संशोधन के लिए 15 प्रतिशत 1 जनवरी 2007 से पूर्वव्यापी प्रभाव से जोड़ा था।
- (iii). यह देखा गया था कि डीएलबी द्वारा अनुसरित परम्परागत प्रणाली का अनुपालन करते हुए, केपीटी का दिनांक 14 नवम्बर 2007 का प्रस्ताव कल्याण, हाऊसिंग, ग्रेच्युटी, पेंशन आदि जैसे अन्य उपरिव्यायों और नौमरिकों, जो प्रति कामगार प्रति पारी आधार पर ऑन बोर्ड नौमरण कार्गों के लिए कामगारों को बुक करते हैं, से अर्जित वास्तविक पीस दर, जहां कहीं लागू हो, के साथ कामगारों को भुगतान की गई वास्तविक मजदूरी की वसूली के लिए था। तथापि, प्रति टन आधार पर लेबर की आपूर्ति के लिए प्रभारों की वसूली इस पद्धति के रूप में पहले ही स्वीकार की जा चुकी है, लागत की वसूली में बेहतर पारदर्शिता आएगी और लेखांकन आसान होगा। इसके अलावा, इस पद्धति को अंगीकृत करना उनके कार्गों को लाने-ले जाने की समग्र लागत के निर्धारण के लिए आयातकों/निर्यातकों के लिए आसानी होगी और जहां तक पत्तन का संबंध है इससे एक घटक द्वारा दूसरे घटक की प्रहस्तन लागत के प्रति-सहायिकी से बचा जा सकेगा। इसलिए, केपीटी ने पत्र दिनांक 22 नवम्बर 2007 द्वारा प्रति टन आधार प्रस्तावित करने की संभावनाओं का पता लगाने की सलाह दी गई थी। यह उल्लेखनीय है कि बाद में पोत परिवहन मंत्रालय ने पत्र सं. एलबी-13018/4/5-एल-2 दिनांक 24 जून 2009 द्वारा सभी महापत्तनों को नौमरण परिचालनों के लिए टनभार आधारि प्रभाव अंगीकृत करने की सलाह दी गई थी।
- (iv). केपीटी ने 6 जून 2008 को अपना संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत किया था जहां ऑन-बोर्ड लेबर की आपूर्ति के लिए घटकबार दरें प्रति टन प्रस्तावित की गई थीं। 2006-07 में प्राप्त की गई औसत घटक-वार आउटपुट प्रति गैंग के आधार पर, केपीटी ने 57 घटक समूहों के लिए प्रति टन दरों के अनुमोदन का प्रस्ताव किया था जिसमें पीस दर और बिना पीस दर शामिल थी। घटक-वार दरें प्रति टन प्रस्तावित करते समय, पत्तन ने चार विभिन्न समूहों अर्थात प्रति आयात बल्क, प्रति पैकड आयात, प्रति निर्यात बल्क और प्रति पैकड निर्यात के अधीन अर्जित की जाने वाली न्यूनतम आउटपुट प्रति गैंग का भी प्रस्ताव किया था। न्यूनतम आउटपुट प्रति गैंग पारी पत्तन द्वारा प्रस्तावित की गई थी क्योंकि इसके अनुसार औसत आउटपुट प्रति गैंग पारी घटक दर घटक भिन्न-भिन्न हैं और आयात तथा निर्यात के लिए अलग-अलग अर्जित किए जाने वाले घटक-वार न्यूनतम टनभार को बनाए रखने के लिए लागत को बांटना आवश्यक है।
- (v). (क). केपीटी के साथ केडीएलबी के आमेलन से पहले ऑन-बोर्ड लेबर की आपूर्ति के लिए वसूली घटक-वार, प्रति कामगार आधार (टिन्डल के लिए ₹ 560, सिग्नलर के लिए ₹ 474 और कैजुअल कामगार के लिए ₹ 220)

और कल्याण लेवी के रूप में 20 प्रतिशत की आधार दर और सामान्य लेवी के रूप में आधार दर का 60 प्रतिशत। इसके अलावा, पीस दरें, यदि कोई हों, वास्तविकताओं के आधार पर वसूल की जाती थी।

(ख). तैनात किए गए प्रति गैंग प्रति हुक ऑन बोर्ड कामगारों में, प्रहस्तित कारों के प्रकार कोई भी हों, बल्कि में नमक के नियात के सिवाय 12 व्यक्ति शामिल हैं जहां आरपी टिन्डल अथवा आरपी सिग्नलर के साथ चार कामगार प्रति हुक तैनात किए जाते हैं।

(ग). जैसाकि पहले बताया गया है, 22 मई 2007 से वसूल की जा रही अस्थाई दरें ₹ 850/- प्रति कामगार प्रति पारी बिना पीस दर और ₹ 1084/- प्रति कामगार प्रति पारी पीस दर के साथ हैं।

(घ). केपीटी के अनुसार, पीस दर के बिना और साथ क्रमशः ₹ 850 और ₹ 1084 की अस्थाई दरें आमेलन पूर्व दरों से काफी कम हैं और इसलिए संशोधन की आवश्यकता है।

(वि). 24 जनवरी 2007 को केपीटी के साथ डॉक लेबर बोर्ड के आमेलन के बाद पत्तन द्वारा अपने कारों प्रहस्तन प्रभाग की आय, लागत तथा अधिशेष या घाटे को प्रकट करने के लिए अलग से लेखे व्यवस्थित नहीं किए गए हैं। इसलिए, केपीटी स्पष्ट रूप से यह बताने की स्थिति में नहीं है कि कोई संचयित अधिशेष या घाटा ऑन-बोर्ड लेबर के लिए दर निर्धारित करते समय समायोजन के लिए उपलब्ध है। इसलिए, इस दर विश्लेषण में पूर्व कार्यनिष्ठादान संबंधी कोई समायोजन नहीं किया जा सका।

(वii) (क). केपीटी से यह पुष्टि करने के लिए विशेष रूप से अनुरोध किया गया था कि क्या कोई शर्त विभिन्न घटकों और परिचालनों के मैनिंग मानों के संबंध में केडीएलबी के केपीटी के साथ आमेलन की योजना में दी गई है। केपीटी ने जबाब दिया है कि हालांकि केडीएलबी पंजीकृत पूल कामगारों और केपीटी के टट कामगारों की मौजूदा प्रणाली ऐसी ही रहेगी जैसी आमेलन से पहले मौजूद थी, समेकित तैनाती प्रक्रिया राष्ट्रीय अधिकरण का निर्णय आने और मौजूदा योजना के प्रावधानों के अनुसार बाद में परिगणित की जाएगी। पत्तन ने यह भी सूचित किया है कि गैंग का गठन और संख्या सरकार के अनुमोदन से निर्धारित की गई है और राष्ट्रीय अधिकरण के निर्णय के अनुसार मैनिंग प्रतिमानक अब तक कार्यान्वित किए जाते रहे हैं।

(ख). इस बारे में विशेष प्रश्न किए जाने पर कि डैटम, जो पीस दर के भुगतान से संबंधित है, पिछली बार कब संशोधित किया गया था, केपीटी ने बताया है कि डैटम 1 सितम्बर 1979 अर्थात जब से पीस दर योजना के भुगतान के कार्यान्वयन की तारीख से संशोधित नहीं किया गया है। केपीटी ने यह भी कहा है कि राष्ट्रीय अधिकरण निर्णय का कार्यान्वयन सरकार प्रतीक्षित है। 30 वर्षों से अधिक समय से डैटम को संशोधित नहीं करने और मैनिंग मानों पर अधिकरण के निर्णय को कार्यान्वित नहीं करने के कारण संतोषजनक नहीं हैं। पत्तन को इस संबंध में तत्काल कदम उठाने चाहिए।

(वiii) (क). संयुक्त सुनवाई के बाद, केपीटी ने अपने पत्र दिनांक 28 फरवरी 2011 द्वारा, अनुमानों के आधार पर वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक और वास्तविकताओं के आधार पर 2007-08 से 2009-10 से संबंधित लागत ब्यारे भेजे हैं। परन्तु, ऑन-बोर्ड लेबर के लिए प्रस्तावित समेकित दर पूरी तरह से वर्ष 2009-10 के वास्तविक आंकड़ों पर आधारित है। इसके अलावा, इस समय केपीटी ने न तो प्रति गैंग पारी अर्जित किए जाने वाले किसी घटक वार न्यूनतम टनभार का प्रस्ताव किया है और न ही अलग से पीस दर की वसूली की है। इस संदर्भ में, केपीटी ने स्पष्ट किया है कि कांडला स्टीवडोर्स असोसिएशन और कांडला पोर्ट डॉक स्टीवडोर्स असोसिएशन के प्रतिनिधियों के साथ 30 सितम्बर 2010 को हुई बैठक में लागत विवरण, वार्षिक राजस्व अपेक्षा, प्रहस्तित कारों की मात्रा और वर्ष 2007-08 से 2012-13 के दौरान प्रहस्तित होने की समावना, तैनात किए गए गैंगों की कुल संख्या, घटक वार गैंगशिफ्ट आउटपुट, नमक प्रहस्तन के लिए तैनात किए गए गैंगों की संख्या, बल्कि में नमक प्रहस्तन करने में दी गई 50 प्रतिशत की रियायत आदि के ब्यारे वाले गणना पत्रक प्रतिमाणियों के बीच परिचालित किए गए थे और बैठक में यह निर्णय लिया गया था कि 2009-10 के वास्तविक आंकड़ों के आधार पर टीएमपी का अनुमोदन न्यूनतम टनभार प्रति गैंग शिफ्ट और पीस दर के लिए बिना अतिरिक्त वसूली के उपलब्धि की शर्तों के बिना घटक वार प्रति टन आधार पर समेकित दर निर्धारित करने के लिए प्राप्त किया जाएगा। चूंकि इस मामले पर पत्तन द्वारा उपयोक्ता असोसिएशनों के साथ विस्तार से चर्चा की गई थी और वे परस्पर सहमत दर पर यहुंच गए थे जैसा पत्तन द्वारा पुष्टि की गई है, इसलिए यह प्राधिकरण वर्ष 2009-10 से संबंधित वास्तविक आंकड़ों के आधार पर केपीटी द्वारा प्रस्तावित दरों को, समायोजनों के साथ, जहां कहीं जरूरी हो, अनुमोदन प्रदान करने के लिए प्रवृत्त है।

(ख). वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए अनुमान लगाने के समय, केपीटी ने पिछले वर्षों में, 3.48 प्रतिशत के स्वीकार्य वार्षिक वृद्धि स्तर के विपरीत, 5.8 प्रतिशत तक व्यय में वृद्धि की है। केपीटी ने 2009-10 के वास्तविक आंकड़ों के आधार पर परस्पर सहमत दर उपयोक्ता संगठनों के साथ 30 सितम्बर 2010 को हुई बैठक की श्रृंखला में प्रस्तावित की है जिसका ब्योरा उपर्युक्त पैरा (क) में दिया गया है। इसके अलावा, यह प्राधिकरण उप-पैरा (xvii) में स्पष्ट किए गए कारणों से एक वर्ष की सीमित अवधि अर्थात् 31 मार्च 2012 तक दरों को अनुमोदन प्रदान करने के लिए प्रवृत्त है। इन कारणों से, वर्ष 2010-11, 2011-12 और 2012-13 के लिए प्रेषित ब्यारे और वार्षिक

राजस्व अपेक्षा के संबंध में पत्तन द्वारा अंगीकृत कार्यपद्धति, प्रहस्तित किए जाने वाले कार्गों की मात्रा, तैनात किए जाने वाले गैंगों की संख्या, घटक-वार गैंग स्थानारण आउटपुट आदि पर विस्तार से नहीं देखा गया है।

(ix). राजस्व अपेक्षा पर पहुंचने के समय, बल्कि में नमक प्रहस्तन में 50 प्रतिशत की रियायत पर पत्तन द्वारा विचार किया गया है। 1 मार्च 2011 को हुई अधिकारी स्तरीय बैठक में, यह समझने के लिए दिय गया था कि रियायत पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा अनुमानित परिणाम योजना द्वारा भुगतान यथा निर्धारित विस्तारित की जा रही है। केपीटी का भी यह मत है कि चूंकि बल्कि में नमक प्रहस्तन के लिए गैंग में चार कामगार हैं और एक टिन्डल या एक सिग्नलर, इसलिए दी जा रही 50 प्रतिशत की रियायत सही है। तथापि, अंगीकृत किए जा रहे नियोजित पूंजी पर लागत जमा प्रतिलाभ दृष्टिकोण को अंगीकृत किया जा रहा है, यह प्राधिकरण सभी अन्य घटकों के बराबर बल्कि में नमक के प्रहस्तन के लिए दरें निर्धारित करने के लिए अनुमोदन प्रदान करता है। चूंकि निर्धारित दरें अधिकतम स्तर हैं, इसलिए केपीटी यदि ऐसा चाहे तो, नमक के लिए निम्नतर दरें वसूल कर सकता है। इसलिए, प्रति टन दरें कुल राजस्व अपेक्षा और गैंगों की कुल तैनाती जिसमें नमके प्रहस्तन के ब्यारे शामिल हैं, के आधार पर निर्धारित की गई है।

(x). केपीटी ने वर्ष 2009-10 के लिए ₹ 4.61 करोड़ पर कार्गो प्रहस्तन प्रभाग के कामगारों को उपदान, संचार और पेंशन भुगतान पर विचार किया है। इन भुगतानों के ब्यारे पत्तन द्वारा प्रस्तुत किए गए वार्षिक लेखों में अलग-से उपलब्ध नहीं हैं। 1 मार्च 2011 को हुई अधिकारी स्तर की बैठक में, यह स्पष्ट किया गया था कि आमेलन से पहले केडीएलडी के पेंशन, अशक्तता और उपदान लेखे लेबर बोर्ड के सामान्य लेखों के हिस्से थे और आमेलन के बाद, कार्गो प्रहस्तन डिवीजन के कामगारों को ये भुगतान केपीटी के मान्यता प्राप्त पेंशन और उपदान भविष्य निधियों से पूरे किए जा रहे हैं। हालांकि केपीटी के वार्षिक लेखों में कार्गो प्रहस्तन प्रभाग के उपदान, पेंशन और अशक्तता भुगतान ब्योरों को शामिल नहीं किया गया है, परन्तु पत्तन ने पुष्टि की है कि ऐसे ब्यारे अलग-से व्यवस्थित किए गए हैं और वे आंकड़े लागत विवरण में सही ढंग से सुविचारित किए गए हैं। दर संशोधन विश्लेषण पत्तन द्वारा दिए गए विवरण पर विश्वास करते हुए किया गया है।

(xi). लागत विवरण में, केपीटी ने वर्ष 2009-10 के लिए सीएचडी प्रभाग से संबंधित प्रबंधन और सामान्य प्रशासन व्ययों ₹ 3.40 करोड़ पर विचार किया है। अधिकारी स्तरीय बैठक में, केपीटी ने स्पष्ट किया था कि पत्तन, जिसमें कांडला डिवीजन, वादिनार डिवीजन और कार्गो प्रहस्तन डिवीजन शामिल है के प्रबंधन और सामान्य व्यय और यह उपरिव्यय सीएचडी की परिचालन लागत और पत्तन की कुल परिचालन लागत के अनुपात में प्रमाणित किया गया है। तथापि, यह देखा गया है कि मामला सं. टीएमपी/61/2009-केपीटी दिनांक 18 जनवरी 2011 में इस प्राधिकरण के आदेश द्वारा केपीटी के सामान्य दर संशोधन को अनुमोदन प्रदान करते समय, पत्तन के सम्पूर्ण प्रबंधन और सामान्य प्रशासन व्यय पत्तन की कार्गो संबंधित और पोत संबंधित सेवाओं के मामले में दरों पर निर्णय लेने के लिए सुविचारित किए गए हैं। उसके मददेनजर, ऑन-बोर्ड लेबर की दर पर पहुंचने के लिए पत्तन द्वारा सुविचारित प्रबंधन और सामान्य प्रशासन व्ययों पर विचार नहीं किया गया है।

(xii). पत्तन ने पुष्टि की है कि 1 जनवरी 2007 से पूर्वव्यापी प्रभाव से भुगतान किए गए मजदूरी बकायों को ऑन-बोर्ड लेबर से संबंधित लागत विवरण में शामिल नहीं किया गया है।

(xiii). केपीटी ने वर्ष 2009-10 के लिए ₹ 45.64 लाख आरओसीई रूप में सुविचारित किया है। अनुरोध पर, सीएचडी से संबंधित परिसंपत्तियों की सूची केपीटी द्वारा भेजी गई है। परिसंपत्तियों में भूमि, कार्यालय भवन, आवासीय क्वार्टर और वाहन शामिल हैं। नियोजित पूंजी पर प्रतिलाम (आरओई) निवल अचल परिसंपत्तियों (सीएचडी की सकल परिसंपत्ति घटाव संचयित मूल्यहास) के 16 प्रतिशत पर निर्धारित किया गया है।

(xiv). केपीटी द्वारा अपने पत्र दिनांक 11 अक्टूबर 2010 में सुविचारित घटक केपीटी के पत्र दिनांक 24 अक्टूबर 2008 द्वारा पहले सुविचारित घटकों से भिन्न हैं। इसे स्पष्ट करने के अनुरोध पर पत्तन ने सूचित किया है कि घटकों को अब पुनः समूहित और घाटशुल्क प्रभारों की वसूली के लिए अपने दरमान में निर्धारित घटकों के साथ टेन्डम में पुनः व्यवस्थित किया गया है। घाटशुल्क की वसूली के लिए निर्धारित घटकों के साथ टेन्डम में ऑन-बोर्ड लेबर के लिए समीकृत दर की वसूली के लिए घटकों का पुर्णसमूहन पत्तन द्वारा उठाया गया सकारात्मक कदम है।

(xv). (क). केपीटी द्वारा प्रेषित लागत ब्योरों के अनुसार, वर्ष 2009-10 के लिए कार्गो प्रहस्तन डिवीजन के वेतन और मजदूरी संबंधी व्यय, भंडार, कार्यालय प्रशासन व्यय, परिचालन और अनुरक्षण व्यय, चिकित्सा व्यय, मूल्यहास, उपदान संबंधी भुगतान, अशक्तता और पेंशन तथा प्रबंधन एवं सामान्य प्रशासन व्ययों का जोड़ ₹ 43,77,75,950 है। उपर्युक्त पैरा (xi) में उल्लिखित प्रबंधन और सामान्य प्रशासन व्यय राशि ₹ 3,40,00,000 के अलावा, कुल व्यय ₹ 40,37,75,950 परिणित होता है। ₹ 2,85,90,658 की निवल अचल परिसंपत्तियों पर 16 प्रतिशत की दर से आरओसीई ₹ 45,74,505 परिणित होता है। इस प्रकार, वर्ष 2009-10 के लिए कुल राजस्व आवश्यकता ₹ 40,83,50,455 (₹ 40,37,75,950 जमा ₹ 45,74,505) है। वर्ष 2009-10 के दौरान आपूर्ति किए गए कुल गैंग 23843 थे। इस प्रकार कुल राजस्व अपेक्षा प्रति गैंग ₹ 17127 (₹ 40,83,50,455 का 23,843 से विभाजन) परिणित होती है। गणनाओं को विस्तार से दर्शाता लागत पत्रक अनुलग्नक-1 रूप में संलग्न किया गया है।

(ख). प्रति टन दर प्रति घटक पत्तन द्वारा घटक वार औसत गैंग पारी आउटपुट से राजस्व अपेक्षा प्रति गैंग से विमाजित करते हुए निर्धारित किया गया है। कुल राजस्व अपेक्षा प्रति गैंग ₹ 17127 परिणामित होता है। ऑन-बोर्ड लेवरकी आपूर्ति के लिए प्रति टन घटक वार दर निर्धारित करते समय, 5 प्रतिशत की तदर्थ कटौती की गई है क्योंकि केपीटी को अभी डेटम संशोधित करना है और मैनिंग मान शामिल करने हैं। इसके अलावा, पत्तन को कुशलता में सुधार और लागतों में कमी के लिए भी कदम उठाने चाहिए। इसके अलावा, अनुमोदित दरें जो भविष्य अवधि से लागू होंगी, पूर्व वास्तविक आंकड़ों के आधार पर परिकलित की गई है और भविष्य वृद्धि की विधिवत् लेते हुए वास्तविक अनुमानों के आधार पर आधारित नहीं है। इसलिए, प्रति टन घटक वार दर पर पहुंचने के लिए राजस्व अपेक्षा प्रति गैंग ₹ 16271 पर परिणामित किया गया है।

(ग). बल्क कार्गो प्रहस्तन के लिए घटक वार प्रति टन दर दर्शाने वाला कार्य पत्रक अनुलग्नक— II रूप में संलग्न किया गया है। इसी तरह, ब्रेक बल्क कार्गो के प्रहस्तन के मामले में कार्य पत्रक अनुलग्नक— III रूप में संलग्न किया गया है। ये कार्य पत्रक 90 प्रतिशत कार्गो विदेशी और 10 प्रतिशत कार्गो तटीय रूप में सुविचारित करते हुए तैयार किया गया है, जैसा केपीटी द्वारा पुष्टि की गई है।

(xvi). केपीटी ने अपने संशोधित मसीदा दरमान को लौह अयस्क और ताप कोयला घटकों तक तटीय रियायत को विस्तारित किया है। 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 4.3 के अनुसार, यह जरूरी नहीं है कि तटीय रियायत को ताप कोयला और लौह अयस्क के लिए विस्तारित किया जाए। तदनुसार, केपीटी के दरमान में इन घटकों के लिए कोई तटीय रियायत नहीं दी गई है।

(xvii). परस्पर सहमत दर प्रति टन प्रति घटक केपीटी द्वारा केवल प्रहस्तित यातायात, विनियुक्त गैंग और वर्ष 2009–10 के दौरान प्राप्त किए गए गैंग शिक्ट आउटपुट के आधार पर प्रस्तावित की गई है। कांडला स्टीवडोर्स असोसिएशन ने 30 सितम्बर 2010 को हुई बैठक में प्रत्येक छह महीने में ऑन-बोर्ड लेवर के लिए दर की समीक्षा करने के लिए पत्तन से अनुरोध किया था और केपीटी ने यह कहते हुए मांग पर सहमति दी थी कि यदि लागत घटती है, दरें उपयुक्ततः कम की जाएंगी क्योंकि टीएमपी द्वारा अनुमोदित दरें उच्चतर अधिकतम दरें होंगी। हालांकि दरों के लिए तीन वर्षों की वैधता अवधि के साथ सामान्यतः अनुमोदन प्रदान किया गया है, उपर्युक्त कारणों से, यह प्राधिकरण एक वर्ष की अवधि अर्थात् वर्ष 2011–12 के लिए ऑन-बोर्ड लेवर हेतु दरें अनुमोदित करता है। केपीटी को सलाह दी जाती है कि वह 1 अप्रैल 2012 से लागू की जाने वाली दरों के लिए समीक्षित प्रस्ताव 31 दिसम्बर 2011 तक अवश्य प्रस्तुत कर दे।

(xviii). केपीटी को उत्पादकता स्तरों से जुड़ी कार्गो वार प्रति टन दरें प्रस्तावित करने के लिए पत्र दिनांक 22 नवम्बर 2007 द्वारा अनुरोध किया गया था जो बेहतर उत्पादकता प्राप्त करने पर नौभरिकों के लिए प्रोत्साहन के रूप में कार्य करेगा और परिचालन की समग्र लागत को कम करेगा। हालांकि पत्तन ने कार्गो वार प्रति दरों के साथ अपना प्रस्ताव प्रस्तुत किया है, परन्तु इसने उत्पादकता से जुड़ी दर प्रस्तावित करने का कोई प्रयास नहीं किया है। जैसाकि ज्ञात है, उत्पादकता कई कारकों जैसे पोतों के साथ ग्रैबों की उपलब्धता, ग्रैबों की लिफ्टिंग क्षमता, ग्रैबों का खराब होना, अन्य उपस्कर जैसे क्रेन, पक्षीय मौसमी रिश्तति, अपर्याप्त कार्गो, उपर्युक्त यार्ड और हैच योजना आदि पर निर्भर करती है। केपीटी को सलाह दी जाती है कि वह इन कारकों पर विचार करे और उत्पादकता स्तरों से संबंधित अपना अगला प्रस्ताव 31 दिसम्बर 2011 तक प्रस्तुत करे।

13. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से, और समग्र विचार-विभास के आधार पर, यह प्राधिकरण घटक वार प्रति टन आधार अपने कार्गो प्रहस्तन डिवीजन की अन्य प्रभारों की वसूली के स्थान पर ऑन-बोर्ड लेवर के लिए समेकित दर निर्धारित करने के लिए केपीटी के प्रस्ताव को अनुमोदन प्रदान करता है और इसे केपीटी के दरमान के अध्याय— III में खंड 3 रूप में शामिल करता है जोकि निम्नवत् है:

कार्गो प्रहस्तन डिवीजन की ऑन-बोर्ड लेवर के लिए समेकित दर के लिए प्रभार

दर ₹ 60 में प्रति मीट्री

क्र.सं.	कार्गो मद्दें	बल्क		ब्रेक बल्क	
		विदेशी ₹ 0	तटीय ₹ 0	विदेशी ₹ 0	तटीय ₹ 0
1	उर्वरक/उर्वरक का कच्चा माल	13.96	8.37	42.92	25.75
2	चावल और अन्य खाद्यान्न	21.62	12.97	27.23	16.34
3	सीमेंट	-	-	21.05	12.63
4	स्टील कोइल्स और स्टील पाइप	-	-	17.55	10.53
5	टिम्बर और अन्य लट्ठे	-	-	38.64	23.18
6	सोडा एश	-	-	60.89	36.54

7	मशीनरी पैकेज और अन्य पैकेज	-	-	72.84	43.71
8	लौह अयस्क	11.14	11.14	-	-
9	लौह अयस्क के अलावा अयस्क	12.20	7.32	-	-
10	स्क्रेप	20.45	12.27	-	-
11	ऑयल एक्स्ट्रेक्शन	18.95	11.37	-	-
12	ताप कोयला	10.39	10.39	-	-
13	अन्य कोयला	9.11	5.46	-	-
14	नमक	11.12	6.67	32.59	19.55
15	चीनी	17.42	10.45	25.80	15.48
16	सभी अन्य अविनिर्दिष्ट सामान	10.85	6.51	36.26	21.75

14. यह प्राधिकरण तब तक ऑन-बोर्ड लेबर की आपूर्ति के लिए बिना पीस दर के रु 850 प्रति कामगार प्रति शिफ्ट और पीस दर के साथ रु 1084 प्रति कामगार प्रति शिफ्ट की दर से 22 मई 2007 से केपीटी द्वारा प्रभारित की जा रही अस्थाई दरों के लिए कार्योत्तर अनुमोदन भी प्रदान करता है जब तक नई दरें प्रभावी नहीं हो जाती हैं।

15. संशोधित दरें भारत के राजपत्र में इस आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों की समाप्ति के बाद प्रभावी होंगी और 31 मार्च 2012 तक प्रभावी रहेंगी। प्रदान किया गया अनुमोदन उसके बाद स्वतः ही समाप्त हो जाएगा जब तक कि इस प्राधिकरण द्वारा इसे विशिष्ट रूप से विस्तारित नहीं किया जाता है।

अनुलग्नक - I

कार्गो प्रहस्तन डिवीजन के लिए लागत व्यापे

(राशि रूपयों में)

क्र.सं.	विवरण	कांडला द्वारा दिए गए आंकड़े	टीएमपी द्वारा यथा संशोधित आंकड़े
1	कुल व्यय		
	वेतन और मजदूरी	353124503	353124503
	भंडार	2441	2441
	कार्यालय और प्रशासन व्यय	128310	128310
	परिवालन और अनुरक्षण व्यय	96737	96737
	विक्रिता व्यय	3325314	3325314
	मूल्यहास	988412	988412
	उपदान	5310715	5310715
	पेशन का कम्पूटेशन	1506465	1506465
	पेशन	39293053	39293053
	प्रबन्धन और सामान्य उपरिव्यय	34000000	0
	कुल	437775950	403775950
2	नियोजित पूंजी	28529875	28590658
3	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाप	4564780	4574505
4	राजस्व अपेक्षा (1 + 3)	442340730	408350455
5	आपूर्ति कुल गैंग	23843	23843
6	अपेक्षित राजस्व प्रति गैंग (4 / 5)	18552	17127
7	लागत कटौती/उत्पाकदता सुधार/लेबर युक्तिगरण आदि संबंधी 5% (6 का 5%)	पूऱ्य	856
8	प्रति घटक प्रति टन नियंत्रित करने के लिए वाहित राजस्व प्रति गैंग	पूऱ्य	16271

अनुलग्नक - II

कार्गी प्रहसन डिवीजन की ऑन-बोर्ड लेवर के लिए बल्क कार्गी हेतु घटक वार प्रति टन दर

विवरण	गेंगे की सं.	राजस्व अपेक्षा प्रति गेंग (लि.र.)	प्रहसन भारतीय (लि.र.)	गेंग शिष्ट- आवृद्धि (लि.र.)	दर प्रति शिष्ट- (रु.)	विदेशी यातायात (90%)	दर प्रति यातायात (10%)	रटीय प्राजस्व अपेक्षा (लि.)	आनुपातिक विदेशी यातायात	विदेशी कार्गी दर (लि.)	रटीय कार्गी दर (लि.)
उर्दफ/उर्दफ कच्चा माल	4675	16271	5676978	1214	13.40	5109280	567698	76066925	5449899	13.96	8.37
चावल और अन्य खाद्यान	34	16271	26652	784	20.75	23987	2665	553214	25586	21.62	12.97
लौह अप्रक	581	16271	849101	1461	11.14					11.14	11.14
लौह अप्रक के अलावा अप्रक	299	16271	415454	1389	11.71	373909	41545	4865029	398836	12.20	7.32
फ्लेप	609	16271	504784	829	19.63	454306	50478	9909039	484593	20.45	12.27
जॉनल एक्स्ट्रक्टर्स	2019	16271	1805659	894	18.20	1625093	180566	32851149	1733433	18.95	11.37
ताप कंयाला	1466	16271	2295596	1566	10.39					10.39	10.39
अन्य कंयाला	499	16271	928651	1861	8.74	835786	92865	8119229	891505	9.11	5.46
नमक	1350	16271	2056938	1524	10.68	1851244	205694	21965850	1974680	11.12	6.67
चीनी	1390	16271	1352120	973	16.72	1216908	135212	22616690	1298035	17.42	10.45
रसी अन्य अविनियोन्दित सामान	312	16271	487449	1562	10.42	438704	48745	5076552	467951	10.85	6.51

अनुलग्नक - III

कार्गी प्रहसन डिवीजन की ऑन-बोर्ड लेवर के लिए डेक घटक कार्गी हेतु घटक वार प्रति टन दर

विवरण	गेंगे की सं.	राजस्व अपेक्षा प्रति गेंग (लि.)	प्रहसन भारतीय (लि.र.)	गेंग शिष्ट आवृद्धि (लि.र.)	दर प्रति शिष्ट- (रु.)	विदेशी यातायात (90%)	दर प्रति यातायात (10%)	रटीय प्राजस्व अपेक्षा (लि.)	आनुपातिक विदेशी यातायात	विदेशी कार्गी दर (लि.)	रटीय कार्गी दर (लि.)
उर्दफ/उर्दफ कच्चा माल	131	16271	511736	395	41.19	46562	5174	2131501	49686.56	42.92	25.75
चावल और अन्य खाद्यान	972	16271	604953	622	26.16	544458	60495	15815412	580754.88	27.23	16.34
सीमेंट	240	16271	193257	805	20.21	173931	19326	3905040	185526.72	21.05	12.63
स्टील कोइल और स्टील पाइप	1434	16271	1385076	966	16.84	1246568	138508	23332614	1329672.96	17.55	10.53
टिक्कर और अन्य लंतटे	6629	16271	2907962	439	37.06	2617166	290796	107860459	2791643.52	38.64	23.18
नमक	43	16271	22363	520	31.29	20127	2236	699653	21468.48	32.59	19.55
चीनी	333	16271	218740	657	24.77	196886	21874	5418243	209990.4	25.80	15.48
सोडा एस	54	16271	15030	278	58.53	13527	1503	878634	14428.8	60.89	36.54
पश्चीमी एकेज और अन्य पैकेज	260	16271	60495	233	69.83	54446	6050	4230460	58075.2	72.84	43.71
सर्वी अन्य अविनियोन्दित सामान	513	16271	239816	467	34.84	215834	23982	8347023	230223.36	36.26	21.75

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 28th April, 2011

No. TAMP/37/2007-KPT.—In exercise of the powers conferred under Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes the proposal of the Kandla Port Trust for fixation of composite rate for on-board labour in lieu of levy and other charges of its cargo handling division as in the Order appended hereto.

RANI JADHAV, Chairperson

[ADVT. III/4/143/11-Exty.]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

Case No. TAMP/37/2007-KPT

Kandla Port Trust

Applicant

....
ORDER

(Passed on 25th day of March, 2011).

This case relates to a proposal from Kandla Port Trust for fixation of composite rate for on-board labour in lieu of levy and other charges of its cargo handling division.

2.1. KPT under letter dated 18 June 2007 had submitted its proposal for fixation of composite rate for on-board labour in lieu of levy and other charges of its Cargo Handling Division.

2.2. The main points made by KPT are summarized below:

- (i) The Central Government has merged Kandla Dock Labour Board (KDLB) with Kandla Port Trust vide Notification dated 24 January 2007.
- (ii) Due to the merger it is necessary to fix rates for stevedoring activity done by dock workers on-board.
- (iii) The erstwhile KDLB used to earn revenue by charging various levies in the form of general levy, welfare levy, piece rate etc., which are based on actual cost. On the basis of various levies recovered from the users during a period of nine months from 1 April 2006 to 31 December 2006, a composite rate at ` 850/- per worker per shift without piece rate and ` 1084/- per worker per shift when piece rate is involved in the shift has been arrived at.
- (iv) Whenever a specific tariff for a service is not available in the notified Scale of Rates, as per clauses 2.17.1 to 2.17.3 of the tariff guidelines, the Port can levy an adhoc rate if mutually agreed upon by the Port and the concerned users and simultaneously submit a suitable proposal for consideration of this Authority. In the light of above guidelines a meeting was held with the Port Users in March 2007 where they consented the methodology adopted by KPT in working out the rates.
- (v) The Board of KPT has accorded sanction to the provisional levy of 850/- per worker per shift without piece rate and ` 1084/- per worker per shift with piece rate.

3. By letter dated 23 July 2007 KPT was informed that the ad-hoc arrangement made by the port has been taken note of and the rate is subject to the final approval of this Authority.

4. In accordance with the consultative procedure prescribed, the proposal of KPT was forwarded to the concerned user organizations for comments. Their comments, as and when received, were forwarded to KPT for remarks. The KPT has responded to the comments of the user organizations.

5. On 14 November 2007 KPT submitted a statement showing the cost per worker per shift at ` 1195 without piece rate and ` 1440 with piece rate. While preparing the statement following points have been considered by the Port:-

- (i) The actual cost for the year 2006 – 2007.
- (ii) 15% increase in salaries and wages towards impending wage revision from 1 January 2007.
- (iii) 10 % increase per annum in salary and wages towards increment, increase in D.A etc.

KPT has also suggested an escalation of 10% per annum on the rates of 1195 without piece rate and 1440 with piece rate.

6. Based on the preliminary scrutiny of the proposal, KPT was requested to furnish the following information/clarification on various points vide our letter dated 22 November 2007. The details called for in our letter and the replies received from KPT under letter dated 6 June 2008 are juxtaposed below:-

Sr. No.	Queries raised by TAMP	Reply furnished by KPT
1	<p>It has already been recognized that recovery of the charges for supply of labour on a per ton basis would make accounting easier and would provide better transparency in recovery of the cost. Adoption of this method would be easier to the importers/exporters for assessing the overall costing of moving their cargoes. This would also avoid cross subsidization of handling cost of one commodity by another commodity. The KPT is, therefore, advised to explore the possibilities of proposing a cargo-wise incentive to the stevedores to achieve better productivity and reduce the overall cost of operation. For a clear understanding a cargo-wise per ton rate linked to productivity levels, KPT is requested to refer to the Order No. TAMP/36/2001-MOPT dated: 13 July 2001 and the Annex thereto issued by this Authority on the rationalization of levy of the erstwhile Mormugao Dock Labour Board into per ton commodity-wise rates.</p>	<p>The commodity wise rate per tonne has been worked out and submitted.</p>
2	<p>Kindly state whether any conditionality has been spelt out in the scheme for merger of KDLB with KPT regarding (i) manning scales for different commodities and operations and (ii) introduction of a consolidated per ton rate in place of the existing system of levy of per worker per shift.</p>	<p>Specific conditionality has been spelt out in the scheme for merger of KDLB with KPT regarding manning scales. The existing system of KDLB Registered Pool Workers and Shore Workers of KPT will continue as at present. However, the composite deployment procedure shall be worked out at a later stage in accordance with the provisions of the existing scheme and outcome of the award of National Tribunal. As per the terms of settlement, to ensure flexibility and financial adjustment in place of the existing rates of levy, a new consolidated rate per tonne for salt and other commodities will be fixed and notified by the competent authority.</p>
3	<p>Kindly ascertain and inform to this Authority whether at Kandla the shipping lines pay to the stevedores engaged by them for on-board work on unit rate basis depending on the</p>	<p>The data is not available with KPT.</p>

	tonnage of cargo loaded/unloaded or on the basis of worker per shift.	
4	An analysis indicating the rates existed prior to the merger of KDLB and the rates being proposed with revenue implication may please be submitted.	The rates existed prior to the merger and the rates being proposed are submitted. The analysis shows that the provisional rates proposed are much less than the pre merger rates and hence a revision is warranted.
5	The composition of on board workers presently deployed per hook/per gang may please be indicated.	The composition of on board workers presently deployed per hook/per Gang is as under:- "one gang per one hook, irrespective of the type of cargo handled and each gang consists 12 persons/workers except for salt bulk (export) only. Four workers per hook along with a RP Tindal or a RP Signaler are deployed in salt bulk (export).
6	The Annual accounts pertaining to the Cargo Handling Division for the last two financial years may be furnished.	The Annual Accounts for the last two financial years are submitted. (Although KPT informed so, in fact the Annual Accounts were not received.)
7	The balance in General Reserve Fund of the erstwhile KDLB on the date of merger may be furnished. Also inform as to how this balance is proposed to be utilized	The balance in the General levy Reserve Fund of KDLB on the date of Merger is ₹ 1,46,18,766/- The balance is transferred to General Reserves of Kandla Port Trust and to be utilized as per procedure/practice followed by KPT. Such reserve is being utilized under section 88 of Major Port Trust Act, 1963
8	The award of the National Tribunal on manning norms has already been published. KPT is requested to state the action taken thereon and the improvements, if any, in productivity achieved therefrom	The composition and strength of Gang is fixed only as per Govt's approval. The manning norms as per award of the National Tribunal have not been implemented till now.
9	Since the rate to be approved will have a validity of 3 years it is advised that KPT propose a cargo-wise rate per ton for the next 3 years based on the quantum of cargo throughput projected for those years adhering to the revised guidelines for tariff fixation	The average output per gang shift varies in different commodities and hence to break even the cost it is essential to keep minimum tonnage for each commodity separately for import and export. Commodities not specifically identified had been categorized as "others". A statement on the above lines is submitted.
10	Based on the details for the period 1 April 2006 to 31 December 2006, KPT under its letter dated: 18 June 2007 had submitted two statements, one showing the cost per worker per shift without piece rate and another showing the cost per worker per shift towards piece rate. The former statement consisted the payment towards time rate, general levy, welfare levy, incentives, HRA, PLR and safety equipments. The later statement consisted the total piece rate payment made during 1 April 2006 to 31 December 2006 and the man-shifts deployed with piece rate. From the circular bearing No. FA/COST/1021/497 dated 20 June 2007 issued by FA & CAO, KPT, it appears that the adhoc rates of ₹ 850/- and ₹ 1084/- are being levied w.e.f 23 May 2007. The	In the earlier statement submitted in June 2007 only the recoveries being made from the stevedores are taken whereas in the statement submitted under letter dated 14 November 2007 all the expenses have been taken into account.

16/26/11 - 3B

	statement accompanying the KPT's letter dated: 14 November 2007 reveals how the cost per worker per shift has been arrived at based on the details for the year 2006-07. The elements of expenditure included in this statement are welfare expenses, housing expenses, FSS, Gratuity, pension and general. Since the components of expenditure considered in the statement submitted in June 2007 varies with reference to the statement presently furnished, KPT is requested to elucidate the reasons therefor.	
11	As per the statement submitted in June 2007, the expenditure for 9 months aggregated to ₹ 18.94 crores. The total expenditure for the full year of 2006-07 as per the latest statement amounts to ₹ 30.81 crores. The wide upward variation in the per month expenditure subsequent to December 2006 may kindly be clarified.	In the proposal of June' 2007, expenditure was based on recoveries made from stevedores whereas the proposal submitted to TAMP in November' 2007 is cost based. The former proposal does not include the expenditure like Pension and Gratuity which have been considered in the revised proposal.
12	Similar details pertaining to the period April 2007 to October 2007 may please be furnished.	The information sought is submitted.
13	KPT has envisaged an escalation of 10% per annum in the rates proposed towards salary and wages of the employees due to increment, increase in the D.A etc. Reference in this connection is invited to clause 2.5.1 of the revised tariff guidelines wherein it has been specified that the expenditure projections should be in line with the traffic adjusted for price fluctuation with reference to the current movement of WBI. The rate of escalation applicable for the year 2007-08 is 5.4% per annum.	The tariff guidelines states to adjust total expenditure of the port which includes various elements of cost along with salary. These elements subsidize amongst themselves (higher in one may get subsidize with lower in other). However, since the present proposal considers only salary & wages as the element of cost and gratuity, pension etc. which are based on salary, 10% annual increase is justifiable. To substantiate the fact, it is stated that escalation in salary during last three years shows approximately 9 % increase
14	Although an increase of 15% in salaries and wages towards wage revision with effect from 1 January 2007 can be understood, it is not clear why the 15% increase has to be allowed on all the elements of cost such as welfare, FSS, gratuity, pension and general.	Gratuity, pension etc. are calculated on salary and wages, hence average increase of 15% is considered.
15	Kindly certify that the expenses such as welfare, FSS, gratuity, pension and general are the actual cost incurred and not based on notional cost. If these expenses are "derived" for the purpose of preparation of the cost statement, kindly explain the basis on which they have been apportioned.	The expenses of welfare, FSS, gratuity pension and general are the actual expenses and are not notional expenses and are as per the Audited Accounts.
16	Kindly state whether in the existing set up any surplus labour exists and whether the expenditure attributable to the idealness, if any, of the excess labour has been included in the cost	At present no surplus labour exists and demand is higher than supply.

	statement.																																														
17	In respect of the piece rate, please indicate when the datum was last revised. Measures, if any, taken by KPT to rationalize the piece rate scheme may please be informed.	The datum was not revised since the date of implementation of the scheme i.e with effect from 1 September 1979. The implementation of the National Tribunal's award is awaited from Government.																																													
18	The piece rate payable per worker per shift has been arrived at by KPT after consolidating the piece rate paid during 2006-07 and dividing it by the piece rate shifts deployed. Since the payment of piece rate is co-related to the cargo-wise datum prescribed, it will not be correct to prescribe a single rate per worker per shift with piece rate. If a single rate as proposed by KPT is prescribed at a constant figure, there should be a mechanism to provide rebate or discount when the performance exceeds the datum.	The rates now proposed are commodity wise per tonne basis which takes care of above query as two rates viz. with & without piece rate are proposed separately for import and export cargo with minimum output per gang shift.																																													
19	Kindly state whether the merger of KDLB with KPT and the supply of the on-board labour for stevedoring activity by the port would result in any cross-subsidizing by other activities of the port	There will not be any cross-subsidization by other activities of the Port.																																													
20	The improvement in productivity (reduction in cost of handling), if any, achieved subsequent to the merger of KDLB with KPT may please be spelt out.	Improvement in productivity noticed after merger and the cargo handled during last three years with average gang output and cost of handling is as under:																																													
21	As per clause 4.3 of the revised tariff guidelines, concessional tariff has to be provided for coastal/cargo containers	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Years</th> <th colspan="3">Cargo Handled (In Lakh Tonnes)</th> <th rowspan="2">I Aver age Gang out put</th> <th rowspan="2">Vessels Handled</th> <th rowspan="2">Cost of handli ng per tonne</th> </tr> <tr> <th>Export</th> <th>Import</th> <th>Total</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2003-04</td> <td>88.35</td> <td>37.88</td> <td>126 .23</td> <td>600</td> <td>1263</td> <td>16.41</td> </tr> <tr> <td>2004-05</td> <td>78.43</td> <td>46.89</td> <td>125 .32</td> <td>581</td> <td>1149</td> <td>16.39</td> </tr> <tr> <td>2005-06</td> <td>88.82</td> <td>66.40</td> <td>152 .22</td> <td>641</td> <td>1271</td> <td>19.35</td> </tr> <tr> <td>2006-07 (upto 23.01.07)</td> <td>70.19</td> <td>67.00</td> <td>137 .19</td> <td>676</td> <td>1087</td> <td>20.15</td> </tr> <tr> <td>(24.1.2007 to Aug'2007)</td> <td>60.58</td> <td>52.60</td> <td>113 .08</td> <td>763</td> <td>926</td> <td>19.76</td> </tr> </tbody> </table>	Years	Cargo Handled (In Lakh Tonnes)			I Aver age Gang out put	Vessels Handled	Cost of handli ng per tonne	Export	Import	Total	2003-04	88.35	37.88	126 .23	600	1263	16.41	2004-05	78.43	46.89	125 .32	581	1149	16.39	2005-06	88.82	66.40	152 .22	641	1271	19.35	2006-07 (upto 23.01.07)	70.19	67.00	137 .19	676	1087	20.15	(24.1.2007 to Aug'2007)	60.58	52.60	113 .08	763	926	19.76
Years	Cargo Handled (In Lakh Tonnes)			I Aver age Gang out put	Vessels Handled	Cost of handli ng per tonne																																									
	Export	Import	Total																																												
2003-04	88.35	37.88	126 .23	600	1263	16.41																																									
2004-05	78.43	46.89	125 .32	581	1149	16.39																																									
2005-06	88.82	66.40	152 .22	641	1271	19.35																																									
2006-07 (upto 23.01.07)	70.19	67.00	137 .19	676	1087	20.15																																									
(24.1.2007 to Aug'2007)	60.58	52.60	113 .08	763	926	19.76																																									
This is a labour supply activity for stevedoring work with no concessional tariff for coastal cargo/container																																															
21	As per clause 4.3 of the revised tariff guidelines, concessional tariff has to be provided for coastal/cargo containers	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Years</th> <th colspan="3">Cargo Handled (In Lakh Tonnes)</th> <th rowspan="2">I Aver age Gang out put</th> <th rowspan="2">Vessels Handled</th> <th rowspan="2">Cost of handli ng per tonne</th> </tr> <tr> <th>Export</th> <th>Import</th> <th>Total</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2003-04</td> <td>88.35</td> <td>37.88</td> <td>126 .23</td> <td>600</td> <td>1263</td> <td>16.41</td> </tr> <tr> <td>2004-05</td> <td>78.43</td> <td>46.89</td> <td>125 .32</td> <td>581</td> <td>1149</td> <td>16.39</td> </tr> <tr> <td>2005-06</td> <td>88.82</td> <td>66.40</td> <td>152 .22</td> <td>641</td> <td>1271</td> <td>19.35</td> </tr> <tr> <td>2006-07 (upto 23.01.07)</td> <td>70.19</td> <td>67.00</td> <td>137 .19</td> <td>676</td> <td>1087</td> <td>20.15</td> </tr> <tr> <td>(24.1.2007 to Aug'2007)</td> <td>60.58</td> <td>52.60</td> <td>113 .08</td> <td>763</td> <td>926</td> <td>19.76</td> </tr> </tbody> </table>	Years	Cargo Handled (In Lakh Tonnes)			I Aver age Gang out put	Vessels Handled	Cost of handli ng per tonne	Export	Import	Total	2003-04	88.35	37.88	126 .23	600	1263	16.41	2004-05	78.43	46.89	125 .32	581	1149	16.39	2005-06	88.82	66.40	152 .22	641	1271	19.35	2006-07 (upto 23.01.07)	70.19	67.00	137 .19	676	1087	20.15	(24.1.2007 to Aug'2007)	60.58	52.60	113 .08	763	926	19.76
Years	Cargo Handled (In Lakh Tonnes)			I Aver age Gang out put	Vessels Handled	Cost of handli ng per tonne																																									
	Export	Import	Total																																												
2003-04	88.35	37.88	126 .23	600	1263	16.41																																									
2004-05	78.43	46.89	125 .32	581	1149	16.39																																									
2005-06	88.82	66.40	152 .22	641	1271	19.35																																									
2006-07 (upto 23.01.07)	70.19	67.00	137 .19	676	1087	20.15																																									
(24.1.2007 to Aug'2007)	60.58	52.60	113 .08	763	926	19.76																																									
This is a labour supply activity for stevedoring work with no concessional tariff for coastal cargo/container																																															

7. As the proposal dated 6 June 2008 of KPT substantially differed from its earlier proposal dated 18 June 2007 (from recovery per worker per shift basis to recovery per ton basis) the revised proposal of KPT was circulated amongst the user organizations on 11 August 2008 for comments. Only the Indian Farmers Fertiliser Co-operative Limited and Kandla Port Trust Stevedores' Association responded. Their comments were forwarded to KPT and the Port has offered its remarks thereon.

8. By letter dated 29 July 2008, KPT was requested to furnish additional information / clarification. KPT furnished its reply vide letter dated 24 September 2008. The details sought and obtained are tabulated below.

Sr. No.	Queries raised by TAMP	Reply furnished by KPT
1	To the request to ascertain and inform this Authority whether at Kandla the shipping lines pay to the stevedores engaged by them for on-board work on unit rate basis depending on the tonnage of cargo loaded/unloaded or on the basis of worker per shift, KPT has replied that the details/data is not available with it, it is not clear whether KPT has made an attempt to ascertain the details from the shipping lines. Kindly clarify.	It is ascertained from the shipping lines that the stevedores are engaged for on board work on a unit rate basis.
2	Though KPT has stated that the Annual accounts pertaining to the Cargo Handling Division for the last two financial years have been enclosed, we have not received those documents. Kindly ensure submission of those documents.	The Annual Accounts for the last two Financial Years are enclosed. (Though stated so, the Annual Accounts were still not received.)
3	KPT has stated that the manning norms as per the award of the National Tribunal have not been implemented up till now. Kindly communicate the present status on this matter.	The instructions/communication for award of National Tribunal on manning norms have not been received from Ministry of Shipping.
4	KPT has stated that since the average output per gang shift varies in different commodities, to break even the cost it is essential to keep minimum tonnage for each commodity separately for import and export. The basis of determining the minimum tonnage to be handled, separately for import and export, may please be explained. While disposing of the general rate revision proposal of KPT, this Authority in its Order dated 8 April 2002 has prescribed a 'rate of wharfage' for each cargo without distinguishing between import and export. KPT is requested to examine the feasibility of having a single rate per tonne per commodity rather than having multiplicity of rates and a minimum tonnage to be handled.	The minimum tonnage to be handled separately for import and export is determined on the basis of average output per gang/shift of earlier period. (Actuals based on 2006-07) It is not feasible to have a single rate per tonne for all commodities as the average output per equipment of handling, piece rate payments and deployment of labour varies from commodity to commodity
5	Based on the average output per gang, KPT has indicated for each commodity the minimum output while proposing the rate per ton, with or without piece rate. Based on the past experience, KPT is requested to indicate on how many occasion/cases it will be necessary to bill the users on the basis of the minimum output.	There were no occasions/cases to bill the users on the basis of minimum output. In future, if occasion arises, the bills would be raised on the basis of minimum output.
6	The elements of expenditure included in the cost statement are welfare expenses, housing expenses, Family Security Fund, Gratuity, pension and general. KPT is requested to confirm that these expenditure are at actual	It is confirmed that expenditures included in the cost statement i.e. welfare expenditure, housing expenditure, gratuity, pension and general are actually audited expenses directly related to on-board workers and not derived by way of any apportionment.

	directly relating to the on-board workers and not derived by way of any apportionment.	
7	It is reiterated that it is necessary to provide coastal concession to the supply of on-board labour. Such a concession has been extended in the SOR's of MBPT and Vizag Seaport Limited.	Concessional tariff has been provided for coastal cargo.
8	KPT was requested to submit a draft SOR for the proposed rate for on-board labour. The proposed draft SOR has not been furnished by KPT. Kindly comply.	Proposed draft SOR is furnished.

9. By letter dated 28 November 2008, KPT was requested to furnish some more details / clarification. On 6 March 2009 KPT furnished its reply. The details sought and the replies received are as under:

Sr. No.	Queries raised by TAMP	Reply furnished by KPT
1	A copy of the Settlement which is stated to have been enclosed to KPT's letter dated 24 October 2008 has not been received. Kindly arrange to furnish a copy.	Copy of settlement is furnished
2	Copies of the Annual Accounts for the last two financial years have not been received by us till date. Kindly arrange to forward the copies	Copies of Annual Accounts for the last two financial years are furnished.
3	KPT was requested to explain the basis of determining the minimum tonnage to be handled, separately for import and export vide our letter dated 29 July 2008. In reply, KPT has stated that the minimum tonnage to be handled, separately for import and export, is determined based on the average output per gang/shift of 2006-2007. It is still not clear, how KPT has arrived at the minimum output to be handled in respect of the listed 57 items. KPT is requested to furnish the working sheets which would reveal the basis on which the minimum output has been arrived at in respect of all the listed commodities.	Working sheet showing the calculation of minimum output is submitted.
4	The Composite rates proposed for onboard labour by KPT in October 2008 slightly differs from the rates proposed earlier in June 2008. For example, the rates per ton with piece rate and without piece rate for commodity "Fertilizer" – Import Bulk" are ` 28.83 and ` 21.07 as per the proposal of October 2008 whereas the corresponding rates earlier proposed are ` 27.68 and ` 20.23.	The composite rates proposed in 2008 slightly differ from the earlier rates because the coastal rates were not proposed initially. Since now coastal rates have been proposed, to recover the cost thereof, rates have been recalculated and hence they differ marginally.

	KPT is requested to clarify why the rates in respect of all the 57 items listed differ although marginally.	
5	The average output per gang shift has been arrived at by dividing the tonnage of the identified commodities handled (separately for import and export) with the corresponding gangs supplied during 2006-2007. Although the minimum output to be handled has been proposed by "rounding of the average output per gang, there appears to be some deviation while proposing the minimum output in respect of Heavy Lift M/C (Import Packed). KPT may explain the reasons therefor.	There is 'rounding off' mistake in calculating the minimum output in respect of heavy lift M/c (Import packed). The same may be considered at Rs. 190.00 instead of Rs. 200.00

10.1. A joint hearing was held in this case on 8 April 2010 at Kandla Port. The KPT and the concerned users made their submissions.

10.2. Since the relevant user associations demanded that the KPT should have discussed with them its proposal particularly in respect of the per tonne rates proposed and the productivity conditions to be prescribed as a part of tariff the Port was advised to revise its proposal based on the then existing level of cost and the estimated position in the next three years. The Port was advised to take into account the productivity level already achieved and expected to be achieved while revising its proposal. Alongwith its revised proposal KPT was also advised to furnish a detailed cost statement in the prescribed proforma clearly bringing out the actual cost position since 24 January 2007 (the date of merger of KDLB with KPT) and the estimates for the next three years. The port was further advised to discuss its revised proposal with the relevant user Associations and preferably file a mutually agreed proposal.

11.1. After several reminders, KPT on 11 October 2010 submitted the cost details of its cargo handling division for the years 2007 – 08 to 2012 – 13, based on actuals upto 2009-10 and estimates for 2010-11 onwards. Alongwith these details KPT also submitted the working sheets showing per tonne rates for different cargoes and the gist of two meetings it had held with the user organizations on 7 July 2010 and 30 September 2010.

11.2. By letter dated 25 February 2011 KPT was requested to furnish clarification on the cost elements considered, the details of capital assets of the cargo handling division etc. By letter dated 28 February 2011 KPT furnished its reply. The details sought and the replies received are summarized below:

Sr. No	Queries raised by TAMP	Reply from KPT
1	It is understood that subsequent to the merger of the KDLB with KPT, no separate annual accounts are prepared for the KDLB. To verify the cost details of the cargo handling division, KPT is requested to furnish the Annual Accounts pertaining to the Kandla Dock Labour Board till the time of merger and the Revised Budget estimates / Budget estimates of the Port for the years 2007-08 onwards. While arriving at the cost of the handling division the port has considered the gratuity, commutation, pension and management and	The Budget Estimate for 2008-09 to 2011-12 containing the accounting detail pertaining to the cargo handling division is furnished. Regarding basis of cost of gratuity, commutation and pension it has stated that it is the actual cost for the year 2007-08 to 2009-10. Separate Registers are being maintained for actual payment of gratuity, commutation and pension of the employees / workers of Cargo Handling Division. The management and general expenses is apportioned on the basis of operating cost of the Cargo Handling Division. The details of capital employed are also furnished.

	general expenses. The basis on which these costs have been arrived at may please be clarified with documentary evidence. While arriving at the aggregate revenue to be recovered, KPT has also considered ROCE @ 16% on the capital employed. The details of capital employed in this respect may please be furnished.	
2	As per the working sheets, the cost per gang has been arrived at ' 14704/-, ' 19305/-, ' 19117/-, ' 20360/-, ' 21520/- & ' 22747/- respectively for the years 2007-08 to 2012-13. In the working sheets, the rate per MT has been shown against different items of commodities ranging from ' 5/- and ' 439/. How these rates for different commodities has been arrived at and whether the rates so arrived at would meet the revenue requirement have not been explained in the working sheets. KPT is requested to furnish the full details in this regard.	Cost per gang has been arrived at by dividing the total revenue required to be recovered by the total gangs supplied during year.
3	The commodities earlier considered vide KPT's letter dated 24 October 2008 differ from the commodities considered vide KPT's letter dated 11 October 2010. KPT is requested to review and submit a correct statement.	It is true that the commodities earlier considered differ from the commodities considered vide letter dated 11 October 2010. This change has been done to match the commodities as considered in the scale of rates of Kandla Port for the purpose of wharfage. The statement submitted vide letter dated 11 October 2010 may be considered as correct.
4	It is seen 50% rebate is considered for handling bulk salt. The details of the decision taken to grant 50% rebate on salt may please be furnished.	The decision of allowing 50% rebate for handling of bulk salt is taken in the meeting held on 07/09/2010 and 30/09/2010 with the representation of Kandla Stevedores Association Ltd and Kandla Port Dock Stevedores' Association regarding fixation of per tonne rate for supply of on-board labour. The Minutes of above meeting has already been sent vide letter dated 11/10/2010.
5	The draft SOR furnished by KPT under letter dated 11 October 2010 does not provide for coastal rebate. KPT is requested to redraft the SOR.	Revised draft SOR considering Foreign and Coastal rate is submitted. Foreign /Coastal rate has been worked out considering 90% cargo as Foreign and 10% cargo as coastal cargo.
7	KPT has forwarded copies of the minutes of the meetings held on 7 July 2010 and 30 September 2010 with the representatives of the user organizations. It is seen from the minutes of the meeting held on 30 September 2010 that the Kandla Stevedores' Association and the Kandla Port Dock Stevedores' Association have agreed to the port's	It is confirmed that the statements have been circulated amongst the user organizations. In the first para of Minutes of meeting held on 30/08/2010 it is mentioned that "the per tonne charge for salt was reduced by 50% and accordingly the revised statement were circulated for acceptance of the Stevedores' Association so that the same could be sent to the TAMP".

	proposal subject to implementation of the manning scale, stoppage of overtime and exclusion of ROCE while arriving at the composite rate. In this connection KPT is requested to confirm that the statements submitted to this Authority vide letter dated 11 October 2010 were the statements circulated amongst the user organizations.	
--	---	--

12. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of the Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details are also available at our website <http://tariffauthority.gov.in>

13. Based on the information collected during the proceedings of this case, the comments received from the users and the deliberations at the joint hearing, following position emerge:

- (i). The Central Government by Gazette notification dated 24 January 2007 merged the Kandla Dock Labour Board with Kandla Port Trust. KPT on 3 March 2007 held a meeting with the registered employers who unanimously consented to the recovery of ₹ 850/- per worker per shift without piece rate and ₹ 1084/- per worker per shift with piece rate for deployment of on-board labour for stevedoring activity by the workers of the port's cargo handling division.
- (ii). Since the adhoc arrangement of recovery at ₹ 850/- and ₹ 1084/- per worker per shift referred to at sub-para (i) above is subject to the final approval of this Authority, the Port was advised vide letter dated 23 July 2007 to submit its proposal for fixation of the final rates. Accordingly, KPT on 14 November 2007 submitted a statement showing the cost per worker per shift with piece rate and without piece rate at ₹ 1440 and at ₹ 1195 respectively. While arriving at these rates, according to the port, it had considered the actual cost incurred during the year 2006-07 and had added thereto 15% towards expected wage revision with retrospective effect from 1st January 2007.
- (iii). It was observed that adhering to the conventional system followed by DLBs, KPT's proposal dated 14 November 2007 was to recover the actual wages paid to the workers along with other overheads such as towards welfare, housing, gratuity, pension etc. and the actual piece rate earning, wherever applicable, from the stevedores who book the laborers for on board stevedoring works on a per worker per shift basis. However, recovery of the charges for supply of labour on a per tonne basis had already been recognized as this method would make accounting easier and provide better transparency in recovery of the cost. Further, adoption of this method would be easier to the importers/exporters for assessing the overall costing of moving their cargoes and as far as the port is concerned it would avoid cross subsidization of handling cost of one commodity by another commodity. KPT was, therefore, advised to explore the possibilities of proposing a per tonne basis vide letter dated 22 November 2007. It is noteworthy that subsequently the Shipping Ministry vide letter No. LB-13018/4/05-L-II dated 24 June 2009 has advised all the Major Ports to adopt tonnage based charges for stevedoring operations.
- (iv). KPT on 6 June 2008 submitted its revised proposal where commodity wise rates per tonne were proposed for supply of on-board labour. Based on the average commodity-wise output per gang shift obtained in 2006-07, KPT proposed for approval per tonne rates for 57 commodity groups which consisted of with piece rate and without piece rate. While proposing the commodity-wise rates per tonne, the port had also proposed the minimum output per gang shift to be achieved under four different groups viz. per import bulk, per import packed, per export bulk and per export packed. The minimum output per gang shift was proposed by the Port as according to it the average output

per gang shift varies from commodities to commodities and to break even the cost it is essential to keep commodity-wise minimum tonnage to be achieved separately for import and export.

- (v) (a). Prior to the merger of KDLB with KPT the recovery for supply of onboard labour was on a category-wise, per worker basis (₹ 560 for Tindal, ₹ 474 for Signaler and ₹ 220 for Casual Worker) plus 60% of the base rate as general levy and 20% of the base rate as welfare levy. In addition, piece rates, if any, were also charged at actuals.
- (b). The composition of on board workers deployed per gang per hook, irrespective of the type of cargo handled, consists of 12 persons except for export of salt in bulk where four workers per hook along with an RP Tindal or an RP Signaler are deployed.
- (c). As already stated earlier, the provisional rates being charged from 22 May 2007 are ₹ 850/- per worker per shift without piece rate and ₹ 1084/- per worker per shift with piece rate.
- (d). According to KPT the provisional rates of ₹ 850 and ₹ 1084 without and with piece rate respectively are much less than the pre merger rates and hence a revision is warranted.
- (vi). Subsequent to the merger of the dock labour board with KPT on 24 January 2007 no separate accounts have been maintained by the Port exclusively revealing the income, cost and surplus or deficit of its cargo handling division. KPT is, therefore, not in a position to categorically state whether any accumulated surplus or deficit is available for adjustment while fixing the rate for onboard labour. Hence, in this rate analysis no adjustment towards past performance could be carried out.
- (vii) (a). KPT was specifically requested to confirm whether any conditionality has been spelt out in the scheme for merger of KDLB with KPT regarding manning scales for different commodities and operations. KPT replied that though the existing system of KDLB registered pool workers and shore workers of KPT will continue to function as it existed prior to the merger, the composite deployment procedure will be worked out at a later stage in accordance with the provisions of the existing scheme and outcome of the award of National Tribunal. The port further informed that the composition and strength of gang is fixed as per Govt's approval and the manning norms as per the award of the National Tribunal have not been implemented till now.
- (b). To a specific query as to when the datum, which relates to payment of piece rate, was last revised KPT informed that the datum has not been revised since 1 September 1979 i.e. since the date of implementation of the payment of piece rate scheme. KPT also added that the implementation of the National Tribunal Award is awaited from the Government. The reasons advanced for not revising datum for more than 30 years and non implementation of the Tribunal award on manning scales are not convincing. The port should take immediate steps in this regard.
- (viii) (a). Subsequent to the joint hearing, KPT has furnished the cost details pertaining to 2007-08 to 2009-10 based on actuals and from 2010-11 to 2012-13 based on estimates, vide its letter dated 28 February 2011. But, the proposed composite rate for on-board labour based solely on the actuals for the year 2009-10. Further, at this time KPT has neither proposed any commodity wise minimum tonnage to be achieved per gang shift nor the recovery of piece rate separately. In this context KPT has clarified that at the meeting held on 30 September 2010 with the representatives of Kandla Stevedores Association and Kandla Port Dock Stevedores Association the cost statement, the working sheets detailing the yearly revenue requirement, the quantity of cargo handled

1612G.1/11-4B

and expected to be handled during 2007-08 to 2012-13, total number of gangs deployed, the commodity wise gangshift output, number of gangs deployed for salt handling, the rebate of 50% extended in handling salt in bulk etc were circulated amongst the participants and it was decided at the meeting that based on the actuals of 2009-10, the approval of TAMP will be obtained to fix the composite rate on a commodity wise per tonne basis without the conditionalities of achievement of minimum tonnage per gang shift and without the additional recovery towards piece rate. Since the matter has been extensively discussed by the Port with the user Associations and they have arrived at a mutually agreed rate and the total revenue requirement includes the payment of piece rate as confirmed by the Port, this Authority is inclined to accord approval to the rates proposed by KPT based on the actuals pertaining to the year 2009-10, with adjustments wherever necessary.

(b). While estimating for the years 2010-11 to 2012 – 13, KPT has escalated the expenditure by 5.8%, as against the permissible annual escalation level of 3.48 %, over that of the previous years. KPT has proposed a mutually agreed rate based on the actuals of 2009-10 as a sequel to the meeting it held on 30 September 2010 with the user organizations as detailed in sub-para (a) above. Further, this Authority is inclined to accord the rates for a limited period of one year i.e. upto 31 March 2012 for the reasons elaborated in sub-para (xvii) that follows. For these reasons, the details furnished and the methodology adopted by the Port as regards the yearly revenue requirement, the quantity of cargo to be handled, the number of gangs to be deployed, the commodity-wise gang shifts output, etc for the years 2010-11, 2011-12 and 2012-13 have not been gone into detail.

(ix). While arriving at the revenue requirement, a rebate of 50% in handing salt in bulk has been considered by the Port. At an officer level meeting held on 1 March 2011, it was given to understand that this rebate is being extended as prescribed in the payment by result scheme approved by the Ministry of Shipping. KPT also holds the view that since the gang composition for handling salt in bulk is limited to four workers and one Tindal or one Signaler, the rebate of 50% being granted is in order. However, in conformity with the cost plus return on capital employed approach being adopted, this Authority accords approval to fix the rates for handling salt in bulk also on par with all other commodities. Since the rates prescribed are the ceiling levels, KPT may if it so desires, charge lower rates for salt. The per tonne rates have, therefore, been arrived at based on the aggregate revenue requirement and aggregate deployment of gangs which includes the details for handling of salt.

(x). KPT has considered the gratuity, commutation and pension payment to the workers of cargo handling division at ₹ 4.61 crores for the year 2009-10. The details of these payments are not available separately in the Annual accounts submitted by the Port. At the officer level meeting held on 1 March 2011, it was explained that prior to the merger, pension, commutation and gratuity accounts of KDLB were part of the Labour Board's general accounts and after the merger, these payments to the workers of the Cargo Handling division are being met from the recognized Pension and Gratuity Trust Funds of KPT. Though no gratuity, pension and commutation payment details of the cargo handling division have been incorporated separately in the Annual Accounts of KPT, the Port has confirmed that such details have been maintained separately and those figures have been correctly considered in the cost statement. The rate revision analysis has been carried out relying on the statement made by the Port.

(xi). In the cost statement KPT has considered the management and general administration expenses pertaining to the CHD division at ₹ 3.40 crores for the year 2009-10. At the officer level meeting, KPT explained that the management and general expenses of the Port consist of the Kandla division, Vadinar Division and Cargo Handling Division and this overhead has been apportioned as a ratio of the operating cost of the CHD and the total operating cost of the port. However, it is observed that while according approval to the general rate revision of KPT vide this Authority's Order in Case No. TAMP/61/2009-

KPT dated 18 January 2011 the entire management and general administration expenses of the port have been considered for deciding the rates in respect of the cargo related and vessel related services of the port. In view thereof, the management and general administration expenses considered by the port for arriving at the rate for on-board labour are not considered.

- (xii). Port has confirmed that the wage arrears paid with retrospective effect from 1 January 2007 have not been included in the cost statement related to on-board labour.
- (xiii). KPT has considered ₹ 45.64 lakhs as ROCE for the year 2009-10. On request a list of assets pertaining to CHD has been furnished by KPT. The assets consist of land, office building, residential quarters and vehicles. The ROI has been arrived at at 16% on the net fixed assets (gross asset of CHD less accumulated depreciation).
- (xiv). The commodities considered by KPT in its letter dated 11 October 2010 differ from the commodities earlier considered vide KPT's letter dated 24 October 2008. When requested to elucidate the Port has informed that the commodities have now been regrouped and rearranged in tandem with the commodities prescribed in its SOR for levy of wharfage charges. The regrouping of the commodities for recovery of the composite rate for on-board labour in tandem with the commodities prescribed for levy of wharfage is a positive step taken by the Port.
- (xv)
 - (a). As per the cost details furnished by KPT, the expenditure towards salaries and wages, stores, office administration expenses, operation and maintenance expenses, medical expenses, depreciation, payments towards gratuity, commutation and pension and management and general administration expenses of the cargo handling division for 2009-10 aggregates to ₹ 43,77,75,950. Excluding the management and general administration expenses amounting to ₹ 3,40,00,000 referred to at sub-para (xi) above, the aggregate expenditure works out to ₹ 40,37,75,950. The ROCE at 16% on the net fixed assets of ₹ 2,85,90,658 works out to ₹ 45,74,505. Thus, the revenue requirement for 2009-10 aggregates to ₹ 40,83,50,455 (₹ 40,37,75,950 plus ₹ 45,74,505). During 2009-10 the total gangs supplied was 23843. The aggregate revenue requirement per gang thus works out to ₹ 17127 (₹ 40,83,50,455 divided by 23,843). A cost sheet detailing the workings has been attached as Annex – I.
 - (b). The per tonne rate per commodity has been arrived at by the Port by dividing the revenue requirement per gang by the commodity wise average gang shift output. The aggregate revenue requirement per gang works out to ₹ 17127. While fixing the per tonne commodity wise rate for supply of on-board labour, an adhoc reduction of 5 % is effected as KPT is yet to revise the datum and introduce manning scales. Further, the Port should also initiate steps to improve efficiency and reduce costs. In addition, the approved rates which will apply to future period is computed based on the past actuals and not based on realistic estimates duly capturing future growth. For arriving at the per tonne commodity wise rate, the revenue requirement per gang has hence been reckoned at ₹ 16271.
 - (c). Working sheet showing the commodity wise per tonne rate for handling bulk cargo has been attached as Annex – II. Similar working sheet in respect of handling break bulk cargo has been attached as Annex – III. These working sheets have been prepared considering 90% cargo as foreign and 10% cargo as coastal as confirmed by KPT.
- (xvi). KPT in its revised draft SOR has extended coastal concession to the commodities iron ore and thermal coal. As per clause 4.3 of the tariff guidelines of 2005 it is not necessary to extend the coastal concession for thermal coal and iron ore. Accordingly in the SOR of KPT no coastal concession has been provided for these commodities.

(xvii). The mutually agreed rate per tonne per commodity has been proposed by KPT solely based on the traffic handled, the gang deployed and the gang shift output obtained during 2009-10. The Kandla Stevedores Association at the meeting held on 30 September 2010 has requested the Port to review the rate for on-board labour in every six months and KPT has agreed to the demand stating that in case the cost decreases, the rates will be lowered suitably since the rates to be approved by TAMP would be the upper ceiling rates. Though normally approval is accorded to the rates with a validity period of three years, for the above stated reasons, this Authority approves the rates for on-board labour for a period of one year i.e. for the year 2011-12. KPT is advised to submit a well analyzed proposal by 31 December 2011 for the rates to be applied with effect from 1 April 2012.

(xviii). KPT was advised vide letter dated 22 November 2007 to propose cargo wise per tonne rates linked to productivity levels which would also act as an incentive to the stevedores to achieve better productivity and reduce the over all cost of operation. Though the Port submitted its proposal with cargo wise per tonne rates, it has not made any attempt to propose the rate linked to productivity. As is well known, the productivity depends upon several factors like availability of grabs with the vessels, the lifting capacity of the grabs, failure of the grabs, failure of other equipment like crane, unfavourable climatic condition, insufficient cargo, appropriate yard and hatch planning etc. KPT is advised to consider these factors and submit its next proposal to be forwarded by 31 December 2011 linked to productivity levels.

13. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority accords approval to the proposal of KPT to fix the composite rate for on-board labour in lieu of levy of other charges of its cargo handling division on a commodity wise per tonne basis and incorporate it as clause 3 in Chapter III of the KPT's Scale of Rates as under:-

CHARGES FOR COMPOSITE RATE FOR ON-BOARD LABOUR OF CARGO HANDLING DIVISION

Rate in ₹ Per MT

Sr. No	Cargo Items	Bulk		Break Bulk	
		Foreign Rs	Coastal Rs	Foreign Rs	Coastal Rs
1	Fertiliser/ Fertiliser Raw Material	13.96	8.37	42.92	25.75
2	Rice and other foodgrains	21.62	12.97	27.23	16.34
3	Cement	-	-	21.05	12.63
4	Steel Coils and Steel pipes	-	-	17.55	10.53
5	Timber and other logs	-	-	38.64	23.18
6	Soda Ash	-	-	60.89	36.54
7	Machinery Packages and other packages	-	-	72.84	43.71
8	Iron ore	11.14	11.14	-	-
9	Ores other than iron ore	12.20	7.32	-	-
10	Scraps	20.45	12.27	-	-
11	Oil Extractions	18.95	11.37	-	-
12	Thermal Coal	10.39	10.39	-	-
13	Other Coal	9.11	5.46	-	-
14	Salt	11.12	6.67	32.59	19.55
15	Sugar	17.42	10.45	25.80	15.48
16	All other unspecified goods	10.85	6.51	36.26	21.75

14. This Authority also accords ex-post facto approval to the provisional rates being charged by KPT from 22 May 2007 at ₹ 850 per worker per shift without piece rate and at

₹ 1084 per worker per shift with piece rate for supply of on-board labour till the new rates come into effect.

15. The revised rates will come into effect after expiry of 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette of India and shall be in force till 31 March 2012. The approval accorded will automatically lapse thereafter unless specifically extended by this Authority.

ANNEX-I

Cost details for Cargo Handling Division

(Amt. in Rupees)

Sl. No.	Particulars	Figures as given by Kandla	Figures as moderated by TAMP
1	TOTAL EXPENSES		
	Salary & Wages	353124503	353124503
	Stores	2441	2441
	Office & Administration Expenses	128310	128310
	Operation & Maintenance Expenses	96737	96737
	Medical Expenses	3325314	3325314
	Depreciation	988412	988412
	Gratuity	5310715	5310715
	Commutation of Pension	1506465	1506465
	Pension	39293053	39293053
	Management & General Overheads	34000000	0
	TOTAL	437775950	403775950
2	CAPITAL EMPLOYED	28529875	28590658
3	RETURN ON CAPITAL EMPLOYED	4564780	4574505
4	REVENUE REQUIREMENT (1 + 3)	442340730	408350455
5	Total Gangs Supplied	23843	23843
6	Revenue expected per Gang (4 / 5)	18552	17127
7	5% towards cost reduction / productivity improvements / labour rationalization etc (5% of 6)	Nil	856
8	Revenue expected per gang to fix per commodity per tonne rate (6 - 7)	Nil	16271

ANNEX-II

COMMODITY WISE PER TONNE RATE FOR BULK CARGO FOR ON-BOARD LABOUR OF CARGO HANDLING DIVISION

Particulars	No. of gangs	Revenue requirement per gang (Rs.)	Quantity handled (MT)	Gang Shift Output (MT)	Rate per MT (Rs.)	Foreign Traffic (90%)	Coastal Traffic Requirement (Rs.) (10%)	Revenue	Requirement of Foreign Traffic	Proportionate Foreign cargo (Rs.)	Rate for Coastal cargo (Rs.)
Fertiliser/ Fertiliser Raw Material	4675	16271	5676978	1214	13.40	5109280	567698	76068925	5449899	13.96	8.37
Rice and other foodgrains	34	16271	26652	784	20.75	23987	2665	553214	25586	21.62	12.97
Iron ore	581	16271	849101	1461	11.14					11.14	11.14
Ores other than iron ore	299	16271	415454	1389	11.71	373909	41545	4865029	398836	12.20	7.32
Scraps	609	16271	504784	829	19.63	454306	50478	9909039	484593	20.45	12.27
Oil Extractions	2019	16271	1805659	894	18.20	1625093	180566	32851149	173433	18.95	11.37
Thermal Coal	1466	16271	2295596	1566	10.39					10.39	10.39
Other Coal	499	16271	928851	1861	8.74	835786	92865	8119229	891505	9.11	5.46
Salt	1350	16271	2056938	1524	10.68	1851244	205694	21965850	1974660	11.12	6.67
Sugar	1390	16271	1352120	973	16.72	1216908	135212	22616690	1298035	17.42	10.45
All other unspecified goods	312	16271	487449	1562	10.42	438704	48745	5076552	467951	10.85	6.51

ANNEX-III

COMMODITY WISE PER TONNE RATE FOR BREAK BULK CARGO FOR ON-BOARD LABOUR OF CARGO HANDLING DIVISION

Particulars	No. of gangs	Revenue requirement per gang (Rs.)	Quantity handled (MT)	Gang Shift Output (MT)	Rate per MT (Rs.)	Foreign Traffic (90%)	Coastal Traffic Requirement (Rs.) (10%)	Revenue	Requirement of Foreign Traffic	Proportionate Foreign cargo (Rs.)	Rate for Coastal cargo (Rs.)
Fertiliser/ Fertiliser Raw Material	131	16271	51736	395	41.19	46582	5174	2131501	49666.56	42.92	25.75
Rice and other foodgrains	972	16271	604953	622	26.16	544458	60495	15815412	580754.88	27.23	16.34
Cement	240	16271	193257	805	20.21	173931	19326	3905040	185526.72	21.05	12.63
Steel Coils and Steel pipes	1434	16271	1385076	966	16.84	1246568	138508	23332614	1329672.96	17.55	10.53
Timber and other logs	6629	16271	2907962	439	37.06	2617166	290796	107860459	2791643.52	38.84	23.18
Salt	43	16271	22363	520	31.29	20127	2236	699653	21468.48	32.59	19.55
Sugar	333	16271	218740	657	24.77	196866	21874	5418243	209990.4	25.80	15.48
Soda Ash	54	16271	15030	278	58.53	13527	1503	878634	14428.8	60.89	36.54
Machinery Packages and other packages	260	16271	60495	233	69.83	54446	6050	4230460	58075.2	72.84	43.71
All other unspecified goods	513	16271	239816	467	34.84	215834	23982	8347023	230223.36	36.26	21.75